NOTICE D'INSTRUCTIONS
E-REVO 1/10 Réf. TRX5603

Importé en France par :
Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrcfrance@mrcmodelisme.com
Made in TAIWAN

Page 2
INTRODUCTION
3 AVANT DE COMMENCER
4 MESURES DE SECURITE
5 OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS
6 ANATOMIE DU 1/10 E-REVO
7 DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL
8 RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQi
16 CONFIGURATION DU CONTROLEUR ELECTRONIQUE DE VITESSE
18 PILOTER VOTRE MODELE
20 REGLAGES DE BASE
26 MAINTENANCE DE VOTRE MODELE
27 REGLAGES AVANCES
31 GUIDE DE LA CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQ 2,4GHZ

Nous vous remercions d'avoir fait l'acquisition d'un modèle électrique. Les démons de la vitesse sont de retour chez Traxxas. Pour la première fois, une vitesse extrêmement élevée, via une propulsion par deux moteurs Titan 550, est disponible en version prêt-à-rouler. Ce n'est ni une conversion, ni une modification. Cette performance a été développée par Traxxas, les ingénieurs sont partis de zéro pour concevoir un véhicule doté d'un système à deux moteurs charbons des plus puissants pour apporter une réponse aux plus exigeants. Ce manuel d'utilisation est destiné E-REVO 1/10.

Ce manuel contient des instructions qui vous permettrons de faire fonctionner et de prendre soin votre modèle pour en profiter pendant des années. Nous souhaitons que vous vous sentiez confiant car vous possédez l'un des plus performants modèles du marché conçu par une équipe de professionnels ayant pour objectif de vous fournir un produit de très haute qualité à sa sortie d'usine. Les modèles Traxxas sont destinés à vous procurer des performances et de la satisfaction. Ces valeurs ne sont pas uniquement développées pour votre modèle mais également pour l'entreprise qui les conçoit.

Nous savons que vous êtes excité à l'idée de mettre en route votre modèle, mais il est très important que vous vous accordiez du temps pour lire ce mode d'emploi. Ce manuel contient tous les réglages nécessaires et les procédures de fonctionnement qui vous permettront de débloquer les performances potentielles que les ingénieurs de chez Traxxas ont conçu dans votre modèle. Assurez-vous aussi de lire et de suivre les avertissements et mesures de sécurité décrits dans ce manuel ainsi que les étiquettes fixées directement sur le modèle. Ils vous permettront de prendre connaissance de la façon dont vous pouvez faire fonctionner votre véhicule tant en le préservant et en tirant la quintessence de ses performances. **Même si vous être un modéliste expérimenté dans la R/C, il est important de lire et de suivre les procédures de ce manuel.**

Nous vous remercions encore d'avoir suivi Traxxas. Nous travaillons énormément tous les jours pour obtenir le degré le plus élevé de satisfaction de nos clients. Nous voulons sincèrement que vous vous amusiez avec votre nouveau modèle !

Support Traxxas
Le support Traxxas vous accompagnera à chaque étape. Référez-vous à la prochaine page pour trouver le moyen de nous contacter et de prendre connaissance des options disponibles.

Démarrage rapide
Ce manuel est muni d'une rubrique de démarrage rapide avec les grandes lignes regroupant les procédures nécessaires pour mettre en route et faire fonctionner votre modèle le plus rapidement possible. Si vous êtes un modéliste expérimenté
dans la R/C, vous trouverez cette rubrique utile et rapide. Assurez-vous de lire le reste de ce manuel afin d'apprendre les consignes de sécurité et de maintenance importantes ainsi que les procédures de réglages. Rendez-vous à la page 9 pour commencer.

Page 3
AVANT DE COMMENCER
Lisez attentivement et suivez toutes les instructions qui concernent votre modèle et tous les équipements nécessaires à son fonctionnement. Ne pas respecter ces instructions sera considéré comme abus et/ou négligence.

Avant de faire fonctionner votre modèle, lisez entièrement ce manuel et examinez avec attention votre modèle. Si pour quelques raisons que se soient, vous n'êtes pas prêt à respecter ces règles dans ce cas arrêtez-vous de suite. **Votre détaillant n'acceptera pas qu'un modèle lui soit retourné ou échangé si ce dernier a déjà fonctionné.**

Avertissements, conseils utiles et références croisées
Tout le long de ce manuel, vous prendrez note d'avertissements et de conseils utiles qui sont identifiés par les icônes ci-dessous. Assurez-vous de les lire !

! – Un avertissement important concernant la sécurité ou pour éviter d'endommager votre modèle ou les équipements qui lui sont liés.
i – Un conseil spécial de chez Traxxas afin de rendre les choses plus faciles et plus amusantes.
- Référez-vous à la page relatant du sujet.

SUPPORT
Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60
Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.
Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrcfrance@mrcmodelisme.com
Traxxas
1100 Klein Road
Plano, Texas 75074
Téléphone : 972-265-8000
Internet : www.traxxas.com

E-mail : support@traxxas.com
L'ensemble du contenu Traxxas 2009. Traxxas, Ready-to-Race, Ready-To-Win, E-Revo et ProGraphix sont des marques ou des marques enregistrées par Traxxas. Les noms de marques ou autres marques sont la propriété de leurs détenteurs respectifs et ne sont utilisées uniquement qu'à des fins d'identification. Ce manuel ne peut être reproduit ou distribué en impression ou via un média électronique sans au préalable un accord écrit de Traxxas. Les spécifications peuvent être modifiées sans notification.

Page 4

MESURES DE SECURITE

! – Toutes les instructions et mesures décrites dans ce manuel doivent être respectées à la lettre pour faire fonctionner votre modèle en toute sécurité.
! – Ce modèle n'est pas destiné à être utilisé par un enfant âgé de moins de 14 ans sans qu'il soit accompagné d'un adulte responsable et bien informé. Le choix du rapport de transmission et de la batterie (référez-vous au paragraphe à droite sur les batteries LiPo) a une incidence sur le niveau de pilotage requis pour piloter le modèle. Voir le tableau ci-dessous :

Toute l'équipe Traxxas souhaite que vous vous amusiez en toute sécurité avec votre nouveau modèle. Faites fonctionner raisonnablement votre modèle et avec soin, cela sera excitant, sécurisant et amusant pour vous et tous ceux qui seront autour de vous. En ne faisant pas faire fonctionner votre modèle d'une manière sécurisante et responsable, vous provoquerez des dommages et des blessures graves. Les précautions décrites dans ce manuel doivent êtres respectées scrupuleusement pour vous aider à faire fonctionner votre modèle en toute sécurité. Vous êtes le seul à lire ces instructions pour les suivre et les respecter.

POINTS IMPORTANTS A SE RAPPELER

- Votre modèle n'est pas destiné à être utilisé sur les routes publiques ou sur des lieux peuplés car ce dernier pourrait entrer en collision avec des piétons ou des véhicules.
- Ne faites jamais, sous n'importes quelles conditions, fonctionner le modèle au sein d'une foule. Votre modèle est très rapide et peut blesser une personne en la heurtant.
- Parce que votre modèle est contrôlé grâce à une radiocommande, il peut être assujetti à des interférences émises par plusieurs sources et cela au-delà de votre contrôle. Les interférences radio peuvent provoquer une perte de contrôle et de ce fait gardez toujours une marge de sécurité autour du modèle et dans toutes les directions pour éviter les collisions.
- Le moteur, la batterie et le contrôleur de vitesse électronique peuvent devenir chauds pendant leur utilisation. Faites attention à ne pas vous brûler.
- Ne faites pas fonctionner votre modèle pendant la nuit ou lorsque vous ne l'avez plus en visuel.
- Le plus important est de toujours faire faire preuve de bon sens.
- Utilisez uniquement des chargeurs destinés à charger des batteries NiMH (tel que le chargeur Traxxas EZ-Peak, référence TRX2930). Ne tentez pas de les charger avec un courant supérieur à 4 ampères.
- Ne mettez pas la batterie en court-circuit. Cela pourrait provoquer un incendie et de sévères dommages à la batterie.
- Ne brûlez pas ou ne percez pas les batteries. Des matériaux toxiques pourraient s'en extraire. Si vos yeux ou votre peau sont en contact, nettoyez-les abondamment avec de l'eau.
- Stockez vos packs d'accus dans un lieu sec, éloignés des sources de chaleur et des rayons du soleil.
- Les batteries au Nickel Métal Hydride doivent être recyclées ou être éliminées correctement.

Recycler votre batterie NiMH Power Cell Traxxas

Traxxas vous encourage fortement à recycler votre batterie « Power Cell » lorsque celle-ci est en fin de vie. Ne jetez pas votre batterie à la poubelle. Toutes les batteries « Power Cell » affichent l'icône du RBRC (Rechargeable Battery Recycling Corporation) indiquant qu'elles sont recyclables. Pour trouver un centre de recyclage qui soit à proximité de votre domicile, adressez-vous à votre détaillant.

LE CONTROLEUR ELECTRONIQUE DE VITESSE

- Débranchez les batteries : Débranchez toujours du contrôleur électronique de vitesse les batteries lorsque celles-ci ne sont pas utilisées.
- L'émetteur d'abord : Mettez l'émetteur sous tension en premier avant d'allumer le contrôleur électronique de vitesse afin d'éviter une perte de contrôle du véhicule et des performances inattendues.
- Ne vous brûlez pas : Le dissipateur de chaleur peut être extrêmement chaud, faites attention à ne pas le toucher tant qu'il n'a pas refroidi. Faites circuler de l'air pour l'aider à refroidir.
- De 6 à 14 éléments : Respectez les limitations minimums et maximales du variateur EVX-2 comme spécifié. **Ne pas mélanger différents types de batteries ou capacités différentes. Utilisez des batteries de même tension et capacité. En utilisant des batteries différentes vous endommagez les batteries ou le variateur électronique.**
- Utilisez les connecteurs d'origine : Si vous avez décidé de changer le connecteur de votre batterie ou de votre moteur, changez en premier lieu le connecteur de la batterie OU celui du moteur. Cela pourra vous épargner de faire une erreur de branchement sur le contrôleur. Veuillez noter qu'un contrôleur électronique modifié ne sera pas être pris sous garantie lorsqu'il sera retourné au S.A.V.
- Isolez les câbles : Isolez toujours les câbles qui sont mis à nu ou endommagés par la chaleur pour éviter les courts-circuits.
- Toujours utiliser les radiateurs : 3 radiateurs sont installés d'usine sur le variateurs et doivent être utilisée pour un refroidissement et des performance maximum.
- Ne pas inverser la tension ou polarité : Le variateur n'est pas protégé contre les inversions de polarité. Lors d'un changement de batterie ou de moteur, assurez vous de installer le même type de connecteurs pour éviter les inversions de polarité. Changer les connecteurs sur la batterie, ou utiliser des copies, annule la garantie du produit.
- Ne pas laisser les languettes des transistors se toucher : Ne pas laisser se toucher les languettes de transistor, ou les touchers avec une pièce de métal. Cela crée un court-circuit et endommage le variateur. Pas exemple déposer un outil au travers des radiateurs endommage le variateur.
- Par de diodes Schottky : Les diodes Schottky externes ne sont pas compatibles avec les variateurs inverseurs. Utilisez une diode Schottky avec le variateur EVX-2 endommagera le variateur et annulera la garantie.

Page 5

OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS

Votre modèle est livré avec un ensemble d'outils métriques. Vous aurez besoin d'acheter d'autres accessoires pour faire fonctionner et entretenir votre modèle que vous trouverez chez votre détaillant.

OUTILS FOURNIS ET EQUIPEMENT

Clé pour amortisseur | Clé de 5 mm pour biellette | Outil universel pour suspension | Clé en croix | Clé pour écrou d'antenne | Batterie | Clé universelle
Clé allen 1,5 mm | Clé allen 2,0 mm | Clé BTR 3,0mm | Clé allen 2,5mm | Clips de carrosserie | Arrêtoir de batterie
Batterie NiMH avec Connecteur (Mâle) Haut Courant pour brancher la batterie

EQUIPEMENT REQUIS (Vendu séparément)

4 Piles alcalines de type AA | Chargeur Batterie NiMH

Attention : Les batteries Li-Po ne peuvent pas êtres utilisés avec le variateur EVX-2 car celui ci n'est pas équipé de détection de basse tension pour la batterie.

_ Pour plus d'informations sur les batteries, rendez-vous à la section Utilisez de bonnes batteries à la page 11.

i – Equipement recommandé

Ces éléments ne sont pas requis pour faire fonctionner votre modèle mais il est idéal de les avoir dans sa caisse à outils :

- Une paire de lunettes de protection
- De la colle cyanoacrylate rapide spécial caoutchouc pour les pneus
- Un couteau de modéliste
- Un cutter et/ou un ciseau à lexan
- Un tournevis cruciforme
- Un fer à souder

Pages 6

ANATOMIE DU E-REVO 1/10

Cardan arrière
Biellette
Support arrière de carrosserie
Aileron
Basculeur
Biellette
Triangle de suspension arrière
Connecteur
Bouton poussoir d'ouverture de trappe
Variateur électronique EVX-2
Moteur (Titan)
Transmission
Slipper
Châssis
Trappe du compartiment à batterie
Boîtier de réception
Témoin lumineux
Support d'antenne
Batterir compartiment
Support de jante hexagonal
Rotule
Fusée
Biellette de pincement
Triangle de suspension avant
Biellette
Servo de direction
Basculeur
Plaque de frottement
Pare-choc avant
Support avant de carrosserie
Amortisseur hydraulique (suspension)
Mollette de précontrainte de ressort
Servo de direction

Page 7

DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL

Ce guide est un survol des procédures à réaliser pour faire fonctionner votre modèle. Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

☐ 1. Lire les mesures de sécurité de la page 4

Pour votre propre sécurité, prenez conscience que la négligence et la mauvaise utilisation peut nuire à autrui.

☐ 2. Charger la batterie de propulsion. Voir la page 11

Chargez complètement votre batterie de propulsion incluse. Chargez dès maintenant votre batterie afin que celle-ci soit prête lorsque vous aurez terminé les autres procédures de réglage.

☐ 3. Installez les batteries dans l'émetteur. Voir la page 11

L'émetteur nécessite 4 piles alcalines de type AA ou des batteries rechargeables.

☐ 4. Installez la batterie de propulsion dans le modèle. Voir la page 11

Votre modèle nécessite une batterie de propulsion complètement chargée.

☐ 5. Mettez sous tension le système radio. Voir la page 13

Prenez l'habitude de mettre sous tension l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.

☐ 6. Vérifier le fonctionnement du servo. Voir la page 14

Assurez-vous que le servo de direction fonctionne correctement.

☐ 7. Tester la portée du système radio. Voir la page 14

Suivez cette procédure pour vous assurer que votre système radio fonctionne correctement à distance et qu'il n'y a aucune interférence émise par des sources externes.

☐ 8. Décorer votre modèle. Voir la page 8

Appliquez les autres autocollants si vous le désirez.

☐ 9. Piloter votre modèle. Voir la page 18

Des conseils de pilotage et de réglages pour votre modèle.

☐ 10. Entretenir votre modèle. Voir la page 26

Respectez ces étapes essentielles à la maintenance des performances de votre modèle et gardez-le en excellente condition de fonctionnement.

! – Le guide de démarrage rapide n'est pas conçu pour remplacer l'ensemble des instructions de fonctionnement décrites dans ce manuel. Veuillez lire l'intégralité de ce mode d'emploi afin de prendre connaissance de toutes les instructions pour utiliser et entretenir correctement votre modèle.
Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

Page 8

Appliquer les autocollants

Les principaux autocollants pour votre modèle ont déjà été collés en usine. Les autocollants sont imprimés sur un plastique adhésif prédécoupé permettant de les enlever avec facilité. Utilisez un couteau de modéliste pour soulever le coin de l'autocollant et puis levez-le par son verso.
Pour coller un autocollant, apposez son extrémité et maintenez-la avec votre doigt. A l'aide de votre autre doigt, collez avec douceur et au fur et à mesure l'autre partie de l'autocollant. Cela évitera l'apparition de bulles d'air. Une fois l'autocollant complètement collé, faites glisser votre doigt dessus pour d'une part bien le coller et d'autre part pour chasser les bulles d'air. Observez les photos de la boîte d'emballage du modèle pour connaître l'emplacement de chaque autocollant.

RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQ 2,4GHz

INTRODUCTION

Votre modèle inclut le tout dernier émetteur Traxxas TQ 2,4GHz avec le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles. L'émetteur a un design conçu pour être facile à utiliser. De plus il procure à la fois du plaisir immédiat de conduite aux pilotes débutants mais également il propose toute une batterie de réglages pour les pilotes les plus expérimentés. – et par ailleurs chacun est intéressé pour expérimenter l'optimisation des performances de leur modèle. Les voies des gaz et de la direction sont paramétrables au niveau de leur exponentiel, leurs fins de course et leurs sub-trims. Les Dual Rate de direction et de freinage sont disponibles. Beaucoup de caractéristiques peuvent-être réglées via le potentiomètre multi-fonctions, lequel peut être programmé pour contrôler une large variété de fonctions. Les instructions détaillées (page 31) et l'organigramme du Menu (page 29) sont inclus dans ce manuel. Cela vous permettra de comprendre et d'exploiter les fonctions avancées de votre tout nouveau système radio TQ 2,4GHz. Pour des informations additionnelles et pour obtenir des tutoriaux en vidéos, visitez le site www.traxxas.com.

TERMINOLOGIE DES SYSTEMES RADIO ET DE PROPULSION

Veuillez pendre un moment pour vous familiariser avec les termes qui concernent la radiocommande et le système de propulsion. Ils vont être utilisés tout le long de ce manuel. Une explication détaillée de la terminologie avancée et des caractéristiques de votre tout nouvel ensemble radio commence à la page 31.

BEC (Circuit éliminant la batterie) – Le BEC peut être situé soit sur le récepteur, soit sur le contrôleur électronique de vitesse. Ce circuit permet au récepteur et aux servos d'être alimentés par la batterie de propulsion d'un modèle électrique. Ce qui permet de se passer d'un pack auxiliaire de 4 batteries AA pour alimenter l'équipement radio.

Courant – Le courant est la mesure du flux de puissance à travers l'électronique, il est mesuré habituellement en ampère. Imaginez que votre câble est un tuyau d'arrosage, le courant est la mesure qui vous permet de savoir quelle quantité d'eau traverse votre tuyau d'arrosage.

ESC (Contrôleur électronique de vitesse) – Un contrôleur électronique de vitesse est la partie électronique de votre modèle qui gère le moteur. Le contrôleur électronique de vitesse VXL-3s utilise un circuit avancé pour procurer un contrôle des gaz qui soit précis et proportionnel. Le contrôleur électronique optimise l'énergie plus efficacement que les variateurs de vitesse mécaniques, ce qui permet aux batteries de fonctionner plus longtemps. Un contrôleur électronique de vitesse est muni d'un circuit qui sécurise la perte de contrôle de la direction et des gaz lorsque la tension de la batterie de propulsion est faible.

Bande de fréquence – C'est la fréquence radio utilisée par l'émetteur pour envoyer les signaux à votre modèle. Ce modèle fonctionne avec un système à saut de fréquences 2,4GHz.

LiPo – Ce terme est l'abréviation pour Lithium Polymère. Les packs d'accus LiPo rechargeables sont connus pour leur chimie bien particulière qui leur permet de délivrer une énergie et un courant très denses contenus dans des dimensions compactes. Ces batteries sont très performantes mais elles nécessitent une attention et une manipulation supplémentaires. Elles sont destinées uniquement aux utilisateurs avancés.

mAh – Ce terme est l'abréviation pour milliampère heure. C'est une mesure indiquant la capacité des packs d'accus. Plus le chiffre est élevé, plus longue sera l'autonomie de la batterie.
Position neutre – C'est la position standard des servos lorsque les contrôles de l'émetteur sont réglés au neutre.
NiCad – Ce terme est l'abréviation pour nickel-cadmium. C'est le pack d'accus rechargeable originel, les batteries NiCad possèdent un très haut courant, une grande capacité et peuvent subir jusqu'à 1000 cycles de charge. Les procédures les plus appropriées pour charger permettent de réduire la possibilité de développer un effet « mémoire » et ainsi de réduire l'autonomie des batteries.
NiMH – Ce terme est l'abréviation pour nickel-métal hydride. Ces batteries NiMH rechargeables procurent un très haut courant et une très grande résistance à l'effet « mémoire ». Les batteries NiMH permettent généralement de délivrer une capacité supérieure aux batteries NiCad. Elles peuvent subir jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur à détection Delta Peak pour batteries NiMH est nécessaire pour obtenir des performances optimales.
Récepteur – C'est l'unité radio située dans le modèle et qui reçoit les signaux de l'émetteur et qui les transmet aux servos.
Résistance – C'est un terme en électronique qui désigne une mesure déterminant le niveau de résistance ou d'obstruction d'un objet sur le flux de courant qui le traverse. Lorsque le flux est obstrué, l'énergie est convertie en chaleur et elle est perdue. Le système de propulsion Velineon est optimisé pour réduire les résistances électriques et réduire les effets de chaleur.
Servo – C'est une unité munie d'un petit moteur et logée dans votre modèle pour faire fonctionner le mécanisme de la direction.
Emetteur – La radiocommande à volant est destinée à envoyer les instructions de gaz et de direction à votre modèle.
Trim – C'est un réglage « peaufiné » de la position neutre des servos. Il se réalise en ajustant les potentiomètres des gaz et de la direction situés sur la face avant de l'émetteur. Remarque : le potentiomètre multi-fonctions peut-être programmé pour ajuster, par exemple, le trim de gaz.

Page 9
Protection thermique par coupure – La sonde électronique de température utilisée dans le contrôleur électronique de vitesse VXL-3s détecte lorsque les transistors de circuit subissent une surcharge de courant et lorsqu'ils surchauffent. Si une température excessive est détectée, l'unité coupera automatiquement l'électronique afin d'éviter de l'endommager.
Système radio 2 voies – Le système radio TQ est composé d'un récepteur, d'un émetteur et de servos. Le système utilise deux voies : une voie pour faire fonctionner les gaz et une voie pour faire fonctionner la direction.
2,4 GHz Spread Spectrum – Ce modèle est équipé avec la dernière technologie de radio commande. Au contraire des systèmes AM et FM qui nécessitent des quortzs et sont sujets à interférences le système TQ 2,4GHz sélectionne et verrouille une fréquence libre et propose une résistance supérieure aux interférences.
Tension – La tension est la mesure de la différence de potentiel électrique entre deux points par exemple entre la polarité positive d'une batterie et le sol. En réalisant toujours une analogie avec un tuyau d'arrosage, le courant est la quantité d'eau qui parcourt le tuyau et la tension correspond à la pression qu'elle exerce à travers lui.
550 et 540 – Ces nombres sont des repères de taille pour les moteurs. Les moteurs 550 ont un rotor 30% plus long que les moteurs 540.

PRECAUTIONS IMPORTANTES CONCERNANT LE SYSTEME RADIO
- Pour obtenir une portée maximale, pointez toujours l'émetteur face au modèle.
- N'entortillez pas le fil de l'antenne. En emmêlant le fil d'antenne, vous diminuerez la portée.
- NE COUPEZ AUCUNE partie du fil d'antenne. En le coupant, vous réduirez la portée.
- Déployez le fil d'antenne dans le modèle le plus loin possible afin d'obtenir une portée maximale. Il n'est pas nécessaire de sortir le fil d'antenne de la carrosserie mais évitez de l'enrouler.
- Ne laissez pas le fil d'antenne hors de la carrosserie sans la protection d'un tube d'antenne car le fil pourrait être coupé ou endommagé et ainsi la portée se verrait diminuée. Il est recommandé de conserver le fil d'antenne à l'intérieur de la carrosserie (dans le tube d'antenne) pour écarter tous risques de l'endommager.

! – Pour éviter toute perte de portée, n'entortillez pas ou ne coupez pas le fil noir, ne le pliez pas ou ne coupez pas l'extrémité en métal, et ne pliez pas ou ne coupez pas le câble blanc situé au bout de la pointe en métal.

Page 10
RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQ 2,4GHz
Votre véhicule est équipé du tout nouvel émetteur TQ 2,4GHz doté du système de mémorisation des modèles, le Traxxas Link. L'émetteur est doté de deux voies afin de contrôler les gaz et la direction. Le récepteur situé dans le modèle est muni de 5 voies. Votre modèle réduit est équipé d'un servo et d'un contrôleur électronique de vitesse.

EMETTEUR TQ 2.4GHZ
Bouton set
Led d'état rouge/ vert
Bouton menu
Trim de direction
Bouton multifonction
Commande des gaz
Interrupteur on/off
Réglage du neutre de la commande de gaz
Logement des piles
Volant

SCHEMA DU BRANCHEMENT DU MODELE
Antenne
Récepteur
V/T - Connecteur pour sonde Tension/Température**
RPM - Connecteur pour sonde compte-tours**
BATT/
CH5 - Batterie/Voie 5
CH4 - Voie 4
CH3 - Voie 3
CH2 - Contrôleur électronique
CH1 - Servo de direction
CH1 - Voie 1
Voie 1 - Servo de direction
Moteur
Connecteur (Mâle) Haut Courant pour brancher la batterie
Voie 2 – Contrôleur électronique de vitesse
** Connecteur pour sondes optionnelles fonctionnant avec le socle TQi (veuillez vous référer au site Traxxas.com pour obtenir plus d'informations)

CONTROLEUR ELECTRONIQUE DE VITESSE EVX-2
Au moteur
Connecteur (Mâle) Traxxas Haut Courant pour brancher la batterie
LED
Bouton EZ-Set (Interrupteur On/Off)

Page 11
INSTALLER DES BATTERIES DANS L'EMETTEUR
Votre émetteur TQi utilise 4 batteries de type AA. Le compartiment est situé sous le socle de l'émetteur.
1. Retirez le couvercle du compartiment à batteries en pressant sa languette et en le faisant glisser pour l'ouvrir.
2. Installez les batteries en respectant les polarités indiquées dans le compartiment.

3. Réinstallez le couvercle du compartiment à batteries. Celui-ci doit se clipper lors de la fermeture.
4. Mettez sous tension l'émetteur et vérifiez l'indicateur du statut. La LED doit s'allumer en vert.
Si la LED indiquant le statut clignote en rouge, cela signifie que les batteries de l'émetteur sont peut-être faibles, déchargées ou mal installées. Remplacez-les par de nouvelles piles ou des accus rechargés récemment. La LED indiquant la mise sous tension de l'émetteur n'indique pas le niveau de charge de la batterie de propulsion installée dans le modèle. Référez-vous à la section dépannage de la page 27 pour obtenir plus d'informations sur les signaux de la LED indiquant le statut.

INSTALLATION DES BATTERIES
Le SUMMIT nécessite 2 batteries NIMH bien chargées. Ces batteries sont livrées avec le modèle.
Utilisation de batterie de différents modèles.
Les compartiments pour batterie du summit sont ajustables pour accepter un grand nombre de batterie.
D'usine, le compartiment est adapté aux batteries NIMH possède 3 moyens de sécuriser votre batterie.
1. Un patin en mousse
2. Un clip à ressort démontable pour installer des batteries plus hautes.
3. Une languette de maintien ajustable pour différentes tailles de batteries.

Patin en mousse Clip à ressort Languette de maintien

Nous vous recommandons d'utiliser cet arrangement pour toutes les batteries NiMh. Assurez vous de régler la languette de maintien afin de maintenir votre batterie coincée sur le patin en mousse. Elle ne doit pas être trop serrée, juste pour éviter que la batterie se déplace pendant l'utilisation du véhicule.

INSTALLATION DE LA BATTERIE
1. Ouvrir la porte du compartiment batterie en appuyant sur les 2 verrous.
2. Installer la batterie avec les câbles vers l'arrière.
3. Vérifiez que la batterie est bien ajustée dans le compartiment. En cas contraire, enlever la batterie et ajustez la languette de maintien.
4. Orientez les câbles vers la fente près de l'orifice de ventilation.

! – Pour éviter toute perte de portée, n'entortillez pas ou ne coupez pas le fil noir, ne le pliez pas ou ne coupez pas l'extrémité en métal, et ne pliez pas ou ne coupez pas le câble blanc situé au bout de la pointe en métal.
i – Utilisez de bonnes batteries. Votre émetteur fonctionne avec des batteries de type AA. Utilisez dans votre émetteur des piles alcalines neuves, ou des batteries rechargeables telles que des batteries NiCad our NiMH (Nickel Métal Hydride). Assurez-vous que les batteries rechargeables soient complètement chargées selon les instructions du fabriquant.
Si vous utilisez des batteries rechargeables dans votre émetteur, faites attention que lorsque celles-ci commencent à se décharger, elles le font beaucoup plus rapidement que des piles alcalines conventionnelles.
Avertissement : Afin d'éviter de perdre le contrôle de votre modèle, cessez de le faire fonctionner dès que vous voyez les premiers signes de faiblesse des batteries (La LED se mettra à clignoter en rouge).

Page 12
i - Utilisez un chargeur adapté
Le chargeur le plus adapté pour changer les batteries fournies avec le SUMMIT est un chargeur à détection delta peak fonctionnant sur secteur, comme le TRX EZ Peak (#2930). Il est équipé d'un circuit de détection delta peak qui coupe le chargeur automatiquement quand la batterie est pleine.
Pour charger plus rapidement, les batteries fournies peuvent être chargées avec un courant de 4 Amp. Le TRX EZ Peak peut charger à 4 Amp et nécessitera 45 minutes pour charger les batteries fournies.
ATTENTION : Ne pas utiliser de chargeur en 15 minutes pour recharger vos batteries. Une surcharge peut endommager vos batteries.
! - Lorsque des batteries rechargeables commencent à perdre leur charge, elles diminuent plus rapidement que les piles alcalines. Arrêtez immédiatement aux premiers signe de batterie faible. Ne jamais couper l'émetteur quand la batterie est branchée vous pourriez perdre le contrôle du modèle.

5. Fermez la trappe du compartiment, assurez-vous de ne pas pincer les câbles de la batterie. Assurez-vous ques les boutons de verrouillage de la trappe soient bien enclenchés. Ne branchez pas encore la batterie au contrôleur électronique de vitesse. Remarque : Débranchez toujours la batterie et retirez-la du modèle après chaque utilisation.

Batterie à 6 éléments :
Déplacez les languettes de maintien des compartiment gauche et droit afin de maintenir la batterie ajustée sur le patin en mousse.

Réglage de la position de la batterie
Les meilleures performances sont obtenues quand les batteries sont sur l'AVT du compartiment contre le patin en mousse. Cependant vous pouvez repositionner la batterie pour faire varier la répartition des masses si vous le désirez. La boîte du SUMMIT contient des languettes de maintien supplémentaires afin d'effectuer vis réglages. Lorsque vous utilisez les languettes de maintien vers l'avant, vissez 2 vis 3x10 pour fixer les languettes. **Ne pas utiliser les languettes de maintien sur l'avant du compartiment batterie si vous utilisez des batteries Lipo qui ne sont pas coquées** (le variateur EVX 2 n'est pas compatible avec les batteries Lipo).

UTILISATION DE BATTERIE LIPO
ATTENTION : Le variateur EVX-2 n'est pas compatible avec les batteries Lipo. Il n'est pas équipé de détection de tension basse. Pour une utilisation de batterie Lipo, le variateur EVX-2 nécessite un détecteur de tension basse externe (option) pour chaque batterie. Si vous utilisez un variateur autre que EVX-2, consultez la notice du constructeur à propos de la compatibilité avec batterie Lipo. Le compartiment batterie peut être configuré pour accepter diverses batteries Lipo. Si vous utilisez des batteries plus épaisses, vous pouvez enlever le clip à ressort.
Dépose du clip à ressort
1. Tirer vers le bas l'intérieur du clip.
2. Pousser le clip vers le centre du modèle pour le libérer.
Mise en place du clip à ressort
1. Insérer les 2 baguettes du clip dans les fentes sur le châssis.
2. Remonter le clip vers le haut.
3. Verrouiller les languettes en place.
De nombreuse batterie Lipo n'utilisent pas de coques en plastique. Si vous utilisez des batteries de ce type assurez-vous d'avoir le patin en mousse sur l'avant du compartiment.
N'utilisez pas de languette de maintien sur l'avant du compartiment batterie si vous utilisez des batteries Lipo sans coque plastique. Un choc important sur l'avant pourrait endommager vos batteries.

Connecteur Traxxas haut courant
Votre modèle est équipé de connecteurs Traxxas haut courant. Des connecteurs standards limitent le passage du courant et ne sont pas en mesure de délivrer l'intégralité de la puissance nécessaire pour alimenter le EVX-2. Les connecteurs Traxxas avec leur large surface plaquée or assure un passage de courant maximum avec le moins possible de résistance. Sécurisants, durables et facile d'utilisation, les connecteurs Traxxas ont été conçus pour extraire toute la puissance que votre batterie peut fournir.

Page 13
REGLES POUR LA RADIO
• Mettez sous tension votre émetteur en premier et éteignez-le en dernier. Cette procédure vous aidera à éviter que votre émetteur ne reçoive un signal émis

par un autre émetteur, ou d'une autre source et de ce fait de perdre le contrôle de votre modèle. Votre modèle est muni d'un sytème « fail-safe » pour éviter ce genre de mésaventure mais avant tout la meilleure protection contre ce type de déconvenue est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
1 – Tout d'abord mettez sous tension votre émetteur. 2 – Branchez la batterie. 3 – Mettez sous tension le modèle
- Utilisez toujours dans votre système de radiocommande de nouvelles piles ou des batteries chargées récemment. Des batteries qui sont faibles limiteront automatiquement les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur. Une perte de signal radio pourra provoquer la perte de contrôle de votre modèle.
- Afin réaliser la liaison entre l'émetteur et le récepteur, ce dernier doit être mis sous tension au moins 20 secondes avant que l'émetteur soit allumé. La LED de l'émetteur va clignoter en rouge rapidement pour indiquer l'échec de la liaison. Si vous avez ratez cette procédure, éteignez l'émetteur et recommencez de nouveau.
- Mettez toujours sous tension l'émetteur avant de brancher la batterie.

REGLAGES DE BASE DE LA RADIOCOMMANDE

Réglage du neutre des gaz

Le réglage du neutre des gaz est situé sur le devant de l'émetteur et modifie la course de la gâchette des gaz. Modifiez ce réglage en pressant cet interrupteur et en faisant glisser sur la position désirée. Il y a deux réglages de disponibles :

50/50 : Il permet d'obtenir une course équivalente pour la marche avant et pour la marche arrière
70/30 : Il permet d'obtenir une course plus importante pour la marche avant (70%) et par conséquent moins pour la marche arrière (30%).

Remarque : Nous recommandons fortement de laisser le réglage d'usine jusqu'à ce que vous vous soyez habitués aux différents réglages et capacités de votre modèle. Pour modifier le réglage du neutre des gaz, éteignez l'émetteur avant de modifier la position du neutre. **Vous devrez reprogrammer votre contrôleur électronique de vitesse afin que celui-ci puisse reconnaître le réglage 70/30.** Rendez-vous à la page 16 pour obtenir les instructions de programmation du contrôleur électronique de vitesse.

Trim de direction

Le trim électronique de direction est situé sur le devant de l'émetteur et permet le réglage du neutre (point central) de la voie de direction.

Potentiomètre multi-fonctions

Le potentiomètre multi-fonctions peut être programmé afin de contrôler diverses fonctions. D'usine le potentiomètre multi-fonctions est configuré pour contrôler la sensibilité de la direction, connu sous le nom d'« exponentiel » ou « expo ». Lorsque le potentiomètre est tourné complètement à gauche (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), l'expo n'est pas activée et la sensibilité de la direction est linéaire (c'est le réglage le plus utilisé). Lorsque le potentiomètre est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, de l'expo est ajoutée, ce qui a pour conséquence de diminuer la sensibilité de la direction. Cette sensibilité se concrétise à travers l'angle sur lequel va s'opérer la course des roues vers la gauche ou vers la droite par rapport au centre. Pour plus de détails sur l'exponentielle de la direction, référez-vous à la page 15.

! – Rappelez-vous de toujours mettre sous tension l'émetteur TQi en premier et de l'éteindre en dernier. Ceci afin d'éviter tout dommage à votre modèle.
i – Les différents ensembles des connecteurs Traxxas haut courant illustrés ci-dessous sont disponibles chez votre détaillant. Lorsque vous utilisez des adaptateurs, faites attention que la valeur du courant n'excède pas la capacité supportée par le connecteur Molex.
Référence : TRX3060 – Paire connecteurs Male / Femelle Référence : TRX3080 – Paire de connecteurs Femelle
Référence : TRX3061 – Adaptateur de charge Male Référence : TRX3070 – Paire de connecteurs Male
Référence : TRX3062 – Adaptateur de charge Femelle

Page 14

! – Rappelez-vous de toujours mettre sous tension l'émetteur TQ 2,4GHz en premier et de l'éteindre en dernier. Ceci afin d'éviter tout dommage à votre modèle.

i – Fail-Safe automatique

L'émetteur TQ 2,4GHz et le récepteur sont équipés d'un système « fail-safe » automatique qui ne nécessite aucune programmation de l'utilisateur. Dans le cas où il y aurait une perte de signal ou une interférence, les gaz vont automatiquement retourner en position neutre et la direction sera maintenue dans la dernière position transmise par l'émetteur. Si le « failsafe » s'active lorsque vous faites fonctionner votre modèle, déterminez la raison pour laquelle vous avez une perte de signal et résolvez le problème avant de faire fonctionner à nouveau votre modèle.
Afin de récepteur le signal après que le faits-safe ait été activé, vous devez vous rapprocher d'une grande distance de votre modèle. Marchez vous votre modèle jusque ce que celui-ci reçoive de nouveau le signal radio.

UTILISER LA RADIOCOMMANDE

La radiocommande TQi a été pré-réglé en usine. Le réglage devrait être vérifié avant de faire fonctionner le modèle au cas où ce dernier aurait été chahuté pendant son expédition. Il faut :
1. Mettez l'interrupteur de l'émetteur sur ON. La LED de statut de l'émetteur doit s'illuminer en vert (elle ne clignote pas).
2. **Elevez le modèle en le plaçant sur un support ou un stand afin que ses roues ne puissent pas être en contact avec le sol.** Assurez-vous que vos mains soient éloignées de toutes parties mobiles du modèle.
3. Branchez dans le modèle la batterie de propulsion au contrôleur électronique de vitesse
4. L'interrupteur ON/OFF est intégré au contrôleur électronique de vitesse. Appuyez sur le bouton « SET » pendant une demi-seconde, jusqu'à ce que la LED s'illumine en VERT, puis relâchez immédiatement le bouton. Ceci met le modèle sous tension (référez-vous à la page 14 pour plus de détails sur le paramétrage du variateur et son utilisation). Pour éteindre le variateur, appuyez sur le bouton jusqu'à ce que la LED verte s'éteigne. **Déconnectez TOUJOURS la batterie lorsque le modèle n'est pas utilisé.**
5. Tournez à droite et à gauche le volant de direction situé sur l'émetteur pour vérifier rapidement le bon fonctionnement du servo de direction. Vérifiez également le mécanisme de la direction afin de vous assurer qu'il n'y ait pas de jeu ou de point dur. Si la direction fonctionne lentement, assurez-vous que vos batteries n'aient pas une tension faible.
6. Lorsque vous regardez au dessus de votre modèle, les roues avant doivent être pointées de façon droite vers l'avant. Si les roues sont légèrement décalées vers la gauche ou l'arrière, réglez doucement le trim de direction situé sur l'émetteur pour rectifier cela et faire en sorte que les roues soient bien droites.
7. Appuyez doucement sur la gâchette des gaz pour vous assurer du bon fonctionnement de la marche avant et de la marche arrière et si le moteur s'arrête lorsque vous gâchette des gaz est en position neutre. Avertissement : Ne pressez pas complètement la gâchette des gaz ni en marche avant et ni en marche arrière tant que votre modèle n'est pas au sol.
8. Une fois les réglages réalisés, éteignez le récepteur de votre modèle puis ensuite votre émetteur.

Test de portée de la radio

Avant de faire rouler votre modèle, vous devrez effectuer un test de portée de votre radiocommande pour vous assurer qu'il fonctionne correctement.
1. Mettez sous tension votre système radio et vérifiez son fonctionnement comme décrit dans la section précédente.
2. Demandez à un ami de maintenir le modèle. Assurez-vous que ni les mains, ni les vêtements ne soient en contact avec les roues ou toutes autres pièces en mouvement du modèle.
3. Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit droite. En conservant l'émetteur dans vos mains, marchez de façon à vous éloigner du modèle jusqu'à vous rendre à une distance suffisamment éloignée pour faire fonctionner le modèle.
4. Testez de nouveau les différents contrôles de votre émetteur pour être sûr que le modèle réponde correctement.
5. Ne tentez pas de faire fonctionner le modèle si vous rencontrez des problèmes avec le système radio ou si vous faites face à des interférences externes de signaux radio à l'endroit où vous vous trouvez.

- **Une vitesse élevée nécessite une grande distance**

Plus vite vous pilotez votre modèle, plus rapidement vous atteindrez la limite de la portée de votre radiocommande. A 100 km/h, un modèle peut réaliser 30 mètres par seconde ! Vous en aurez des frissons mais faites attention à garder votre modèle à portée. Si vous voulez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximale, placez-vous au centre de l'aire de fonctionnement de votre véhicule, pas trop éloigné et de manière à piloter votre véhicule en face de vous. Afin

de maximiser votre portée radio, cette technique vous permettra de conserver votre modèle à proximité de vous et ainsi de faciliter sa vision et son contrôle. **Ce n'est pas un problème à quelle vitesse ou à quelle distance vous pilotez votre modèle, conservez toujours un espace adéquat entre vous, le modèle et les autres. Ne pilotez jamais directement vers vous-même ou vers les autres.**

Instructions de liaison TQ 2,4 GHz
Pour un fonctionnement optimal, l'émetteur et le récepteur doivent « se lier » de façon électronique. **Cela a été réalisé pour vous en usine.**
Vous aurez peut-être besoin de relier le système ou de lier un émetteur ou un récepteur additionnel. Pour cela, veuillez suivre ces instructions. Remarque : le récepteur doit être branché à une source d'alimentation de 4,8-6,0v (nominal) pour sa liaison. L'émetteur et le récepteur doivent être situés à au moins à 1,50 mètre l'un de l'autre.
1. Appuyez et maintenez le bouton SET situé sur l'émetteur tout en le mettant sous tension. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter lentement en rouge. Relâchez le bouton SET.

Page 15
2. Appuyez et maintenez le bouton LINK situé sur le récepteur tout en le mettant sous tension le contrôleur électronique de vitesse en pressant le bouton EZ-Set. Relâchez le bouton LINK.
3. Lorsque l'émetteur et le récepteur ont leur LED qui est illuminé en vert, le système est alors lié et prêt à fonctionner. Vérifiez que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Sensibilité de la direction (Exponentiel)
Le potentiomètre multi-fonctions de l'émetteur TQ 2,4GHz a été programmé pour agir sur la sensibilité de la direction (connue également sous le nom «exponentiel»). Le réglage standard de la sensibilité de la direction est « normal » (zéro exponentiel). Cela se traduit concrètement avec le potentiomètre tourné complètement à gauche de sa course. Ce réglage procure une réponse linéaire du servo : le mouvement du servo de direction correspondra exactement avec l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. Tournez le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre de la gauche vers la droite. Cela aura pour conséquence d'apporter de l'exponentiel négatif et ainsi de diminuer la sensibilité du servo. Ce qui se concrétisera par un servo qui sera moins réactif autour du neutre. En augmentant la sensibilité, le servo se rapprochera des limites de sa course. Plus vous tournerez le potentiomètre, plus la modification du mouvement du servo de direction sera prononcée. Le terme « exponentiel » provient de cet effet ; la course du servo se modifiera de manière exponentielle en fonction de l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. L'effet exponentiel est indiqué en pourcentage. Plus grand est ce pourcentage, plus important est l'effet. Les illustrations ci-dessous montrent comment cela fonctionne.

Sensibilité de la direction normale (0% exponentiel)
Dans cette illustration, la course du servo de direction (et avec celui-ci, le mouvement des roues du train avant du modèle) correspond précisément à l'ordre émis par le volant de l'émetteur. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Sensibilité de la direction diminuée (Exponentiel négatif)
En tournant le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de la direction du modèle se verra diminuée. Remarquez qu'une grande course du volant de l'émetteur engendra une petite course pour le servo. Plus vous tournez le potentiomètre, plus l'effet sera prononcé. Diminuez la sensibilité de la direction vous aidera à piloter sur des surfaces peu adhérentes. Lorsque vous pilotez à haute vitesse, ou sur un circuit doté de grandes courbes, les ordres de direction donnés au volant de l'émetteur doivent être doux. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Course de rotation du volant de l'émetteur Course de rotation effective du modèle
Expérimentez ! Essayez différents degrés de l'exponentiel. Il est aisé de revenir à « zéro » si vous n'êtes pas satisfait de l'effet. Il n'y a pas d'effet contre indiqué lors de l'utilisation de l'exponentiel. N'importe quel réglage peut vous apporter du confort à piloter. La meilleure manœuvrabilité de votre modèle sera le « bon réglage ».

METTRE EN PLACE L'ANTENNE
L'antenne du récepteur a été ajustée et installée en usine.
Lorsque vous réinstallez l'antenne, glissez tout d'abord le fil d'antenne par la partie inférieure du tube d'antenne jusqu'à ce que le fil atteigne l'extrémité du tube sous le capuchon noir. Ensuite insérez le tube d'antenne dans le support en vous assurant que le fil passe bien dans l'encoche du support. **Ne pliez pas ou n'entortillez pas le fil d'antenne ! Regardez la colonne de droite pour obtenir plus d'informations. Ne raccourcissez pas le tube d'antenne.**

! – Pour éviter toute perte de portée, n'entortillez pas ou ne coupez pas le fil noir, ne le pliez pas ou ne coupez pas l'extrémité en métal, et ne pliez pas ou ne coupez pas le câble blanc situé au bout de la pointe en métal.

Page 16
CONFIGURATION DU CONTROLEUR ELECTRONIQUE DE VITESSE
Le variateur est préréglé en usine et ne nécessite aucun réglage. Ces instructions vous sont fournies pour information.

Réglage de l'émetteur pour le variateur
Avant d'essayer de programmer votre variateur EVX-2, il est important de vérifier que votre émetteur est réglé correctement. (réglage usine). En cas contraire, vous n'obtiendrez pas les meilleures performances de votre variateur.
Suivez les instructions ci-dessous, si votre émetteur n'est pas réglé comme indiqué :
1. Eteignez l'émetteur,
2. Appuyez simultanément sur MENU et SET
3. Allumez l'émetteur
4. Relachez MENU et SET, la led doit clignoter rouge
5. Appuyer sur SET pour annuler les réglages, la led doit s'allumer vert, l'émetteur est de nouveau aux réglages d'origine.

Réglages de programmation (Calibrer votre contrôleur électronique de vitesse et l'émetteur)
Veuillez lire toutes les étapes suivantes avant de commencer. Si vous avez le sentiment d'être perdu lors de la programmation ou si vous obtenez des résultats non attendus, débranchez simplement la batterie, attendez quelques secondes puis branchez-la à nouveau et recommencez la procédure.
1. Débranchez chaque câble entre le moteur et le contrôleur. Ceci est une précaution pour éviter tout incident lorsque le contrôleur électronique de vitesse est mis sous tension avant sa programmation.
2. Branchez au contrôleur un pack d'accus de propulsion complètement chargé.
3. Mettez sous tension l'émetteur (avec les gaz au neutre).
4. Appuyez et maintenez le bouton « EZ-Set » (A). La LED va tout d'abord d'illuminer en vert puis en rouge. Relâchez le bouton « EZ-Set ».
5. Lorsque la LED s'illumine UNE FOIS en ROUGE. Tirez au maximum la gâchette des gaz et conservez-la en position (B).
6. Lorsque la LED s'illumine DEUX FOIS en ROUGE. Poussez au maximum la gâchette des gaz et conservez-la en position (C).
7. Lorsque la LED se met à clignoter en VERT, cela signifie que la programmation est achevée. La LED restera allumée en vert indiquant que l'EVX-2 est sous tension et au neutre (D).

Fonctionnement du contrôleur électronique de vitesse
Pour faire fonctionner le contrôleur électronique de vitesse et tester la programmation, placez le véhicule sur un support stable ou sur un plateau afin d'éviter aux roues d'être en contact avec le sol. Rebranchez les câbles du moteur. Assurez-vous toujours qu'aucun objet et/ou que vos doigts n'entrent en contact avec les roues.
1. Avec l'émetteur sous tension, appuyez sur le bouton « EZ-Start » pendant une demi-seconde, jusqu'à ce que la LED s'illumine en VERT, puis relâchez immédiatement le bouton. Cela va mettre sous tension le contrôleur. Si vous appuyez et relâchez trop rapidement le bouton, vous pourrez entendre le servo de direction bouger mais la LED ne restera pas allumée.
2. Pressez la gâchette pour faire avancer le véhicule. La LED va s'éteindre jusqu'à ce que vous ayez atteint les « plein gaz » avec la gâchette. Lorsque vous êtes « plein gaz », la LED va s'illuminer en VERT.

3. Poussez la gâchette pour faire freiner le véhicule. Remarquez que le contrôle des freins est totalement proportionnel. La LED va s'éteindre jusqu'à ce vous ayez atteint le point de freinage maximal. Lorsque vous freinez au maximum, la LED va s'illuminer en ROUGE.
4. Replacez la gâchette des gaz au neutre. La LED va s'illuminer en VERT.
5. Poussez de nouveau la gâchette pour enclencher la marche arrière (Profil #1). La LED va s'éteindre. Une fois la marche arrière maximale atteinte, la LED va s'illuminer en VERT.
6. Pour arrêter, replacez la gâchette des gaz au neutre. Note : Aucun temps de latence n'est programmé lors du passage de la marche arrière à la marche avant. Veillez à passer de la marche arrière à la marche avant (ou inversement) avec précaution. TOUT passage brutal d'un sens de roulement à l'autre engendrera la destruction de la transmission (comme sur un véhicule grandeur nature).
7. Pour éteindre le EVX-2, appuyez le bouton « EZ-Set » jusqu'à ce que la LED en VERT s'éteigne (1/2 seconde).

Page 17

Protection thermique

Le variateur est équipé d'une protection thermique pour protéger d'une surchauffe dû à un débit de courant excessif. Si la température dépasse les limites, le variateur EVX-2 se coupe automatiquement et la led rouge clignote. La led clignote rouge en permanence même si la gâchette est déplacée d'avant en arrière. Une fois que le variateur a refroidi à un certain niveau, celui-ci fonctionnera de nouveau normalement.

Sélectionner le profil

Le contrôleur électronique de vitesse est par défaut configuré sur le Profil #1 (100% sur la marche avant, freinage et marche arrière). Pour désactiver la marche arrière (Profil #2) ou pour obtenir 50% sur la marche avant et 50% sur la marche arrière (Profil #3), veuillez suivre les étapes suivantes. Le contrôleur électronique de vitesse doit être branché au récepteur et à la batterie, et l'émetteur doit configuré de la manière décrite précédemment. Les profils sont sélectionnables à partir du mode programmation.

Description du Profil

Profil #1 (Mode Sport) : 100% marche avant, 100% freinage, 100% marche arrière
Profil #2 (Mode Course) : 100% marche avant, 100% freinage, Pas de marche arrière
Profil #3 (Mode Entraînement) : 50% marche avant, 100% freinage, 50% marche arrière

Sélectionner le Mode Sport (Profil #1 : 100% marche avant, 100% freinage, 100% marche arrière)

1. Branchez au EVX-2 une batterie de propulsion complètement chargée et mettez sous tension votre émetteur.
2. Avec le VXL-3m éteint, appuyez et maintenez le bouton « EZ-Set » jusqu'à ce que la LED s'illumine en vert, puis s'illumine en rouge et ensuite commence à clignoter en rouge (indiquant les numéros des profils).
3. Lorsque la LED clignote qu'une fois, relâchez le bouton « EZ-Set ».
4. La LED clignotera puis ensuite restera illuminée en vert (la détection de la tension minimale est ACTIVEE) ou en rouge (la détection de la tension minimale est DESACTIVEE). Le modèle est prêt à être piloté.

A – Green to Red to Off - Vert au rouge puis s'éteind — B – One Blink Red - Clignote rouge une fois
C – Release - Relâchez — D – Solid - Reste illuminé

Sélectionner le Mode Course (Profil #2 : 100% marche avant, 100% freinage, Pas de marche arrière)

1. Branchez au EVX-2 une batterie de propulsion complètement chargée et mettez sous tension votre émetteur.
2. Avec le EVX-2 éteint, appuyez et maintenez le bouton « EZ-Set » jusqu'à ce que la LED s'illumine en vert, puis s'illumine en rouge et ensuite commence à clignoter en rouge (indiquant les numéros des profils).
3. Lorsque la LED clignote deux fois, relâchez le bouton « EZ-Set ».
4. La LED clignotera puis ensuite restera illuminée en vert (la détection de la tension minimale est ACTIVEE) ou en rouge (la détection de la tension minimale est DESACTIVEE). Le modèle est prêt à être piloté.

A – Green to Red to Off - Vert au rouge puis s'éteind — B – Two Blink Red - Clignote rouge deux fois
C – Release - Relâchez — D – Solid - Reste illuminé

Sélectionner le Mode Entraînement (Profil #3 : 50% marche avant, 100% freinage, 50% marche arrière)

1. Branchez au EVX-2 une batterie de propulsion complètement chargée et mettez sous tension votre émetteur.
2. Avec le EVX-2 éteint, appuyez et maintenez le bouton « EZ-Set » jusqu'à ce que la LED s'illumine en vert, puis s'illumine en rouge et ensuite commence à clignoter en rouge (indiquant les numéros des profils).
3. Lorsque la LED clignote trois fois, relâchez le bouton « EZ-Set ».
4. La LED clignotera puis ensuite restera illuminée en vert (la détection de la tension minimale est ACTIVEE) ou en rouge (la détection de la tension minimale est DESACTIVEE). Le modèle est prêt à être piloté.

A – Green to Red to Off - Vert au rouge puis s'éteind — B – Three Blink Red - Clignote rouge trois fois
C – Release - Relâchez — D – Solid - Reste illuminé

Remarque : Si vous avez loupé le mode que vous souhaitez, conservez le bouton « EZ-Set » d'appuyé. En effet tant que le bouton « EZ-Set » est appuyé, le EVX-2 réalise des cycles en boucle des différents modes tant que la sélection n'a pas été déterminée.

i – Le Mode Entraînement (Profil #3) réduit de 50% les gaz de la marche avant et de la marche arrière. Ce mode a été conçu pour réduire la puissance octroyée aux roues afin de permettre aux pilotes débutants de mieux contrôler leur modèle. Comme le niveau de pilotage va se parfaire, il sera simple par la suite de modifier le mode pour les modes Sport ou Course pour abolir les limites de puissance.

i – Conseil pour changer rapidement de mode

Le contrôleur électronique est réglé par défaut sur le Profile #1 (Mode Sport). Pour changer rapidement de mode et obtenir le Profil #3 (Mode Entraînement), avec l'émetteur et le contrôleur d'éteints, appuyez et maintenez le bouton « SET » jusqu'à ce que la LED se mette à clignoter trois fois en rouge puis relâchez ensuite le bouton. Pour obtenir la puissance maximale, éteignez le contrôleur puis retournez rapidement au Profile #1 (Mode Sport) en pressant et maintenant le bouton « Set » jusqu'à ce la LED s'illumine une fois en rouge puis relâchez.

Page 18

PILOTER VOTRE MODELE

Il est maintenant temps de vous amuser ! Cette section contient des instructions sur le pilotage et des réglages pour votre modèle. Avant de vous lancer, gardez à l'esprit ces points importants :

- Laissez votre modèle refroidir quelques minutes entre chaque fonctionnement. Ceci est particulièrement important lorsque vous utilisez des packs d'accus de haute capacité qui vous permettent d'accroître l'autonomie du véhicule. En contrôlant les températures de votre batterie et de votre moteur, vous participerez à accroître leur durée de vie. Référez-vous à la page 26 pour obtenir des informations détaillées sur la surveillance des températures.
- Ne continuez pas à faire fonctionner le modèle avec des batteries faibles sous peine de perdre son contrôle. Les signes avant-coureurs d'une batterie faible sont un véhicule qui fonctionne lentement, des servos qui peinent à tourner et à retourner au neutre ou le contrôleur électronique qui coupe dû au circuit de détection de la tension minimale. Arrêtez-vous immédiatement dès les premiers signes de faiblesse de votre batterie. Lorsque les batteries de votre émetteur deviennent faibles, la LED rouge indiquant la mise sous tension va se mettre à clignoter. Lorsque c'est le cas, arrêtez-vous immédiatement et installez de nouvelles batteries.
- Ne pilotez pas votre modèle pendant la nuit, dans les rues ou parmi une foule de personnes.
- Si un objet se colle ou entrave le modèle, ne continuez pas à faire fonctionner le moteur. Avant de continuer, retirez l'objet qui obstrue le modèle. Ne poussez ou ne tirez pas d'objets avec le modèle.
- Parce que le modèle est contrôlé par une radiocommande, il est sujet à des interférences radio issues de plusieurs sources. Dans la mesure où des

interférences radio peuvent momentanément vous faire perdre le contrôle, accordez-vous une marge de sécurité dans l'espace où vous faites évoluer votre modèle. Cela afin de prévenir de toutes collisions potentielles.
- Faites preuve de bon sens lorsque vous pilotez votre modèle. Piloter de manière brutale et excessive engendrera des performances médiocres et la casse de pièces détachées. Prenez soin de votre modèle afin de pouvoir en profiter longtemps.
- Lorsque vous utilisez un pignon optionnel pour augmenter la vitesse de pointe, limitez votre pilotage uniquement sur des surfaces pavées. Pilotez sur de l'herbe ou en tout terrain pourra provoquer des surcharges sur le système électrique de votre modèle.
- Des véhicules très performants produisent de petites vibrations qui peuvent vous faire perdre de temps en temps des pièces détachées. Vérifiez régulièrement les écrous de roues et toutes autres vis sur votre véhicule pour vous assurer que l'ensemble des pièces restent correctement vissé.

A propos de l'autonomie

Un facteur primordial affectant l'autonomie est le type et l'état de vos batteries. La valeur milliampère heure (mAh) de vos batteries indique de quelles tailles sont leur « réservoir ». Un pack d'accus de 3000mAh devrait procurer en principe une autonomie deux fois plus importante qu'un pack d'accus de 1500mAh. Dans la mesure où il existe un très large éventail de types de batteries et de méthodes pour les charger, il est impossible aujourd'hui de donner un temps de fonctionnement exact pour le modèle. Un autre facteur majeur qui affecte l'autonomie est la façon dont le modèle est piloté. Le temps de fonctionnement peut diminuer lorsque le modèle est piloté avec des à-coups (arrêt à plein gaz) et avec des accélérations brutales à répétition.

Conseils pour accroître l'autonomie
- Utilisez des batteries avec la valeur mAh la plus haute que vous êtes en mesure d'acheter.
- Utilisez un chargeur de haute qualité à détection delta peak.
- Lisez et respectez toutes les instructions de maintenance et d'utilisation fournies par le fabricant de vos batteries et du chargeur.
- Gardez le EVX-2 froid. Aérez abondamment le dissipateur de chaleur du contrôleur électronique de vitesse.
- Diminuez le ratio de votre transmission. En installant un pignon plus petit ou une couronne plus grande, vous allez diminuer votre ratio de transmission et ainsi réduire la puissance exigée pour le moteur et la batterie et de ce fait baisser les températures de fonctionnement. Remplacez toujours les deux pignons ensemble.
- Entretenez votre modèle. Ne laissez pas la poussière ou des pièces endommagées causer des dégâts dans la transmission. Gardez toujours le moteur propre.

Valeurs mAh et puissance en sortie

La valeur mAh de la batterie peut avoir une incidence sur votre performance en vitesse de pointe. Les packs d'accus qui ont une capacité élevée ont moins de chute de tension lors de charge lourde de courant. Plus la tension délivrée par la batterie sera élevée, plus celle-ci vous permettra d'augmenter votre vitesse de pointe.

ROULER DANS UN ENVIRONNEMENT HUMIDE

Votre nouveau modèle Traxxas est conçu avec une caractéristique de résistance à l'eau pour protéger son électronique (récepteur, servos, contrôleur électronique de vitesse). Cela vous donne la liberté de faire fonctionner votre modèle dans des flaques d'eau, sur de l'herbe humide, sur de la neige et au travers de tout autre environnement humide. Bien qu'il soit très résistant à l'eau, le modèle ne doit pas être considéré comme étant un submersible ou totalement 100% étanche. La résistance à l'eau ne s'applique uniquement qu'aux éléments électroniques installés. Rouler dans un environnement humide requiert une attention et une maintenance toute particulière sur la mécanique et les composants électroniques. Cela afin d'éviter la corrosion des pièces métalliques et de maintenir l'ensemble des éléments fonctionnels.

Précautions
- **Sans soins adaptés, des pièces de votre modèle peuvent être sérieusement endommagées après avoir été en contact avec de l'eau. Sachez que des procédures de maintenance additionnelle seront requises après avoir fait évoluer votre modèle dans un environnement humide et cela pour maintenir votre modèle performant. Ne faites pas fonctionner votre modèle dans un environnement humide si vous n'êtes pas prêt à accepter de réaliser une maintenance additionnelle et les responsabilités qui en découlent.**
- Toutes les batteries ne peuvent pas être utilisées dans un environnement humide. Consultez le fabricant de votre batterie pour savoir si celle-ci est en mesure d'être utilisée dans un environnement humide. N'utilisez pas de batteries LiPo dans un environnement humide.
- L'émetteur Traxxas TQi n'est pas résistant à l'eau. Ne le soumettez pas à un environnement humide tel que la pluie.
- Ne faites pas fonctionner votre modèle pendant un orage ou sous une pluie battante où des éclairs pourraient être présents.
- NE mettez PAS votre modèle en contact avec de l'eau salée (eau de mer), de l'eau saumâtre (entre eau douce et eau de mer), ou toute autre eau contaminée. L'eau salée est très conductrice et très corrosive. Faites très attention si vous planifiez de faire fonctionner votre modèle sur ou à proximité d'une plage.
- Il se peut qu'une faible quantité d'eau en contact avec le moteur réduise sa durée de vie. Dans un environnement humide, prenez soin tout particulièrement du moteur si vous avez changé votre ratio de transmission ou votre style de pilotage afin de prolonger sa durée de vie (voir les détails ci-dessous).

Avant de faire fonctionner votre véhicule dans un environnement humide
1. Avant de commencer, consultez la section « Après avoir fait fonctionner votre véhicule dans un environnement humide ». Assurez-vous de comprendre la maintenance additionnelle requise lors d'un fonctionnement dans un environnement humide.
2. Les roues sont munies de petits trous moulés qui permettent à l'air d'entrer et de sortir du pneu lors d'un fonctionnement normal. De l'eau peut s'immiscer dans ces trous et se retrouver piégée à l'intérieur du pneu si aucun trou n'est découpé dans les pneus. Réalisez deux petits trous (4mm) dans chaque pneu. Chaque trou devra être situé à proximité de la ligne centrale du pneu, à 180° l'un de l'autre.

3. Vérifiez que le joint du couvercle du boîtier de réception soit installé correctement et sécurisez-le. Assurez-vous que les vis soient vissées et que le joint de couleur bleue ne soit plus visible des bords du couvercle.
4. Vérifiez que vos batteries peuvent être utilisées dans un environnement humide.
5. Utilisez un petit rapport de transmission (plus petit pignon, aussi petit que 12 dents) lorsque vous roulez dans la boue, la neige ou tout autre environnement similaire qui limite l'adhérence des pneus et qui demande de lourdes charges de courant au moteur.

Précautions pour le moteur
- La vie du moteur Velineon peut être grandement diminuée dans la boue et dans l'eau. Si le moteur absorbe excessivement de l'eau ou si il est submergé, accélérez très légèrement (faites fonctionner le moteur lentement) pour éjecter l'eau de celui-ci. Mettre le moteur en « plein gaz » peut rapidement le rendre en panne. Vos habitudes de pilotage détermineront la durée de vie du moteur, en l'occurrence si ce dernier a pris l'eau. Ne submergez pas le moteur sous l'eau.
- Ne changez pas le rapport de transmission en vous fiant à la température si vous faites fonctionner votre modèle dans un environnement humide. En effet le moteur sera refroidi en étant en contact avec de l'eau et cela ne vous donnera pas une indication exacte du rapport de transmission approprié.

Après avoir fait fonctionner votre véhicule dans un environnement humide
1. Essorez les pneus en les faisant tourner à haute vitesse afin d'éjecter l'eau. Pour réaliser cela, il vous suffit de faire plusieurs allers retours sur une surface plane et sèche si possible.
2. Retirez les batteries.
3. A l'aide d'eau à faible pression comme à l'aide par exemple d'un tuyau d'arrosage, rincez le véhicule pour supprimer tous les résidus de poussière et de boue. N'utilisez PAS un nettoyeur à haute pression ou tout autre système d'eau à autre pression. Evitez d'arroser directement les roulements, la transmission, etc.
4. Soufflez le véhicule à l'aide d'un compresseur à air (optionnel mais recommandé). Portez des lunettes de sécurité lorsque vous utilisez une soufflette.
5. Démontez les roues du véhicule.
6. Pulvérisez du WD-40 ou tout autre produit similaire sur tous les roulements, la transmission et les fixations.
7. Laissez le véhicule sur un stand ou vous pouvez le souffler avec un compresseur. Placez le véhicule dans un endroit tiède, ensoleillé et sec. De l'eau et de l'huile vont continuer à s'extraire du véhicule pendant quelques heures. Placez une serviette ou un morceau de carton pour protéger la surface située sous le véhicule.
8. Retirez avec précautions le couvercle du boîtier de réception. Bien qu'il soit peu probable qu'une faible quantité d'humidité ou de condensation soit entrée

dans le boîtier de réception. Retirez le couvercle du boîtier de réception lorsque vous entreposez votre modèle afin d'aérer et de laisser l'air sécher l'intérieur du boîtier de réception. Cette étape peut influencer la durée de vie du récepteur. Il n'est pas nécessaire d'enlever le récepteur ou de débrancher n'importe quel câble.

9. **Maintenance additionnelle :** Augmentez la fréquence de démontage, d'inspection et de lubrification des éléments suivants : Cela est nécessaire après une utilisation prolongée dans un environnement humide ou si le véhicule n'a pas été utilisé pendant une longue période (telle qu'une semaine ou plus longtemps). Cette maintenance additionnelle est nécessaire pour éviter que de l'humidité ne se retrouve piégée et qu'elle provoque de la corrosion au sein des composants internes en acier.

- **Roulements de fusées :** Retirez-les, nettoyez-les et appliquez-y de l'huile.
- **Différentiels avant et arrière :** Retirez, démontez, nettoyez, et graissez de nouveau les différentiels. Référez-vous à la vue éclatée pour vous aider à les démonter et à les remonter.
- **Transmission :** Retirez-la, désassemblez-la, nettoyez-la et re-graissez les éléments de la transmission. Utilisez un coton tige badigeonné d'un peu de graisse à roulements de roues (graisse que vous trouverez dans un magasin d'accessoires automobiles) sur les dents du pignon en métal. Référez-vous au schéma de la vue éclatée pour vous aider à démonter et à remonter votre véhicule.
- **Moteur Titan :** Retirez le moteur, nettoyez-le avec une bombe aérosol de nettoyant moteur et huilez à nouveau les roulements à l'aide d'huile moteur légère. Assurez-vous de porter des lunettes de sécurité pour vous protéger les yeux lors de l'utilisation de la bombe aérosol de nettoyant moteur.

BOITIER DE RECEPTION : ENTRETENIR L'ETANCHEITE

Retirer et installer l'équipement radio

Le design unique du boîtier de réception vous permet de retirer et d'installer le récepteur à votre convenance sans perdre ou réinstaller le joint d'étanchéité situé dans le boîtier. Le système de passe fils breveté vous permet d'installer d'autres systèmes de radiocommandes du marché sans pour autant perdre la caractéristique d'étanchéité du boîtier.

Retirer le récepteur

1. Retirez le couvercle en enlevant 2 vis de 3x10mm.
2. Pour enlever le récepteur de la boite, le sortir et le mettre sur le côté. Le fil d'antenne est toujours dans la zone de verrouillage et ne peut être enlevé de suite.
3. Démonter le système de verrouillage des fils en enlevant 2 vis de 2,8mm x 8mm.
4. Débranchez les câbles de servo du récepteur et enlever le récepteur.

Installation du récepteur

1. Passer tous les fils dans la boîte avant d'installer le récepteur.
2. Installer les câbles de servo et l'antenne dans la boîte.
3. Arrangez les câbles de manière ordonnée dans la boîte. Le surplus de câble sera lové dans la boîte et repérez chaque câble pour chaque canal.
4. Appliquer une légère couche de graisse silicone (#1647) sur le système d'étanchéité des câbles.
5. Installer le système d'étanchéité et serrez les 2 vis 2,5x8mm.
6. Installer le récepteur dans sa boîte, et branchez les câbles. Voir p9 pour le schéma de câblage.
7. Assurez vous que la partie transparente du boîtier est aligné avec la LED du récepteur.
8. Installez le couvercle et fixez le avec les vis 3x10mm.
9. Vérifiez le couvercle pour vous assurer que le joint n'est pas visible (pincé).

Page 20

REGLAGES DE BASE

L'E-Revo ne nécessite pas de connaissances particulières pour la compréhension du fonctionnement de la mécanique et des suspensions, ainsi que les réglages associés. Les procédures de réglage de carrossage, compression des ressorts, amortissement, direction, hauteur du châssis sont décrites dans la partie « basique ». Les réglages de rapport, boite de vitesse, frein, et embrayage sont aussi présents.
Dans la plupart des cas, ces informations basiques sont ce qui est nécessaire de savoir pour régler le E-Revo sur différents surfaces.

L'E-Revo a été conçu pour fournir des options de réglage supplémentaires sophistiquées pour les utilisateurs experts afin de tirer les meilleures performances de la machine. La section de réglages avancés (page 27) contient des sujets sur les renvois d'amortisseurs options, amortissement de direction, réglage des différentiels, réglage des rapports de boîte. Assurez-vous de comprendre complètement les réglages basiques avant d'expérimenter les réglages avancés. Des combinaisons de réglages peuvent arriver à l'effet inverse de celui désiré et diminuer les performances de la machine. Si vous ne savez pas pourquoi vous effectuez un réglage, laissez les réglages d'usine. Sont aussi incluses des instructions sur l'utilisation des renvois de suspension et les ressorts. Les renvois longs permettent un grand débattement pour effectuer du franchissement (crawling) ou une utilisation sur terrains pour grandes échelles. Les renvois longs utilisent la mécanique jusqu'à ses limites et son recommandés pour les utilisateurs expérimentés.

REGLAGES DE SUSPENSION

Ressort

Les ressorts avant et arrière du E-Revo ont des duretés différentes. Les ressorts arrières sont environ 20% plus fermes que ceux de devant. La précontrainte des ressorts se règle en tournant les bagues de précontrainte. En réglant la précontrainte, on fait varier l'affaissement. L'affaissement se définit par la hauteur de compression lorsque le véhicule est au repos. Réglez la précontrainte des ressorts de sorte que les amortisseurs s'affaissent d'un tiers de course totale. Si l'affaissement est trop important et nécessite un réglage de précontrainte démesuré, changez par des ressorts plus fermes.
Les ressorts durs doivent être installés lorsque l'on utilise les renvois de suspension longs.
Utilisez des ressorts plus fermes réduit l'affaissement, le roulis, la plongée lors du freinage et donne une sensation avec plus de réponse. Si le E-Revo est très allégé pour des conditions de course, des ressorts plus mous sont nécessaires afin d'obtenir un affaissement convenable. Des configurations plus lourdes nécessitent des ressorts plus durs. La hauteur de caisse est réglée en ajustant les points d'ancrage ou la longueur des biellettes au niveau des triangles inférieurs. Consultez le paragraphe suivant pour les réglages de hauteur de caisse. L'affaissement et la précontrainte des ressorts doivent être réglés à chaque dépose ou changement de ressort.
Des ressorts optionnels existent chez TRAXXAS et sont répertoriés ci-après.

REGLAGES DE HAUTEUR DE CAISSE OU GARDE AU SOL

Le système de suspension à renvoi utilise des biellettes sur chaque triangle. Changer la longueur ou le point d'ancrage de la biellette permet de régler la garde au sol sans affecter les autres réglages de la suspension. Par exemple vous pouvez changer la garde au sol sans changer : la distribution haute et basse de la course de l'amortisseur, les ressorts ou influer sur la progressivité. Cette caractéristique est spécifique au E-Revo et est très bénéfique en conditions de course ou vous pouvez obtenir un centre de gravité plus bas (diminution de la garde au sol) sans perdre sur l'efficacité de la suspension.
Augmenter la garde au sol permet une hauteur de caisse supérieure sur terrain défoncé.

Page 21

La garde au sol du modèle peut changer en déplaçant la biellette sur un point d'ancrage différent. D'usine la biellette est fixée dans le trou central du bras de suspension inférieur. Si la biellette est déplacée vers le trou intérieur, le véhicule a une garde au sol supérieure. Si la biellette est déplacée vers le trou extérieur, le véhicule a une garde au sol inférieure.

En final, la garde au sol peut être réglée finement en ajustant l'affaissement de la suspension. **Ne vous attendez pas à effectuer des réglages importants de la garde au sol en réglant la précontrainte des ressorts.** Si l'affaissement est trop important et nécessite de grande précontrainte des ressorts, utilisez un ressort plus dur. La garde au sol la plus faible peut-être obtenue en installant une biellette optionnelle dans le trou extérieur du bras de suspension. Vissez les chapes au maximum sur la biellette (raccourcir la biellette).

Les renvois de suspension long optionnels sont conçus pour être utilisés avec des biellettes standards non réglables installées dans le trou « LT » (trou central du triangle inférieur). Des réglages mineurs peuvent être effectués en ajustant la précontrainte des ressorts.

REGLAGES DES BOUCHONS DE ROTULES
Les bouchons de rotules doivent être ajustés de sorte que les rotules se déplacent librement dans la fusée sans jeu excessif. Utilisez l'outil fourni pour serrer ou desserrer les bouchons de rotule.

Huile d'amortisseur
Les 4 amortisseurs hydrauliques contrôlent les mouvements de la suspension en évitant au pneus de rebondir continuellement après un saut.
Changer l'huile des amortisseurs change l'effet d'amortissement. Une viscosité plus grande de l'huile augmente l'amortissement. Diminuer la viscosité réduit l'amortissement. L'amortissement doit être augmenté si le modèle tape sur la piste après un saut, l'amortissement doit être diminué si le modèle rebondi sur de petites bosses et devient instable. La viscosité de l'huile d'amortisseur est affectée par la température. Une huile d'une certaine viscosité devient plus fluide pour températures plus forte et au contraire plus visqueuse à de faible températures. Dans une région plus froide choisir une viscosité moindre. D'usine les amortisseurs sont remplis avec de l'huile silicone SAE 50 W. N'utilisez que des huiles silicones dans les amortisseurs.

Changement d'huile d'amortisseur
Les amortisseurs doivent être déposés du véhicule et démontés pour changer l'huile.
1. Démonter la bague de maintien et le ressort.
2. Démonter le bouchon supérieur. Si vous ne pouvez pas démonter le bouchon à la main, utiliser une clé Allen de 2mm en L pour avoir un levier supérieur. Dévisser en sens antihoraire.
3. Vider l'huile du corps d'amortisseurs.
4. Remplir l'amortisseur avec la nouvelle huile jusqu'en haut du corps.
5. Déplacer lentement le piston de haut en bas pour enlever les bulles d'air. Laisser reposer l'amortisseur pour que les bulles remontent vers la surface.
6. Revisser doucement le bouchon sur le corps. L'huile en excès sortira par le trou sur le bouchon.
7. Serrer le bouchon sur le corps.

Page 22
REGLAGE DE PARALLELISME
Les réglages de parallélisme sont cruciaux pour améliorer les performances du E-Revo. Réglez votre parallélisme aussi précisément que vous le pouvez.

Pincement
Les roues peuvent être réglée avec un pincement nul, ouvert, pincé. Pour vous en souvenir, regardez vos pieds. Pour le pincement, les pointes de pieds sont l'une vers l'autre, pour l'ouverture vos pointes de pieds son écartées l'une de l'autre.
L'angle de pincement de roues AVT peut être réglé sur les biellettes de pincement qui relient la direction aux fusées. Le pincement des roues ARR peut être réglé en jouant sur la longueur de biellettes reliant le carter aux fusées ARR. Les biellettes sont à double pas réglable avec la clé 5 mm d'usine.

Réglage usine de pincement
AVANT :– 0 degrés
ARRIERE : – 1 degré de pincement de chaque côté.
Dans certaines conditions le carrossage peut être augmenté jusqu'a 3 degrés. Pour éviter des interactions entre les composants de la suspension avec les renvois longs installés, consultez les limites maximum page 24.

Carrossage statique
Les roues peuvent êtres réglés pour avoir soit du carrossage positif soit du négatif. L'angle de carrossage varie en fonction de la course verticale de la roue. Le carrossage statique correspond à la position de repos du véhicule quand la garde au sol a été réglée.
Les rotules de suspension logées dans les fusées permettent de régler le carrossage. Les rotules sont protégées par des bouchons anti-poussière. Pour régler le carrossage, insérer la clé Allen de 2,5 mm au travers du bouchons jusque dans la rotule (en comprimant légèrement les triangles pour être parallèle au sol, cela est plus facile). Normalement la rotule supérieure est vissée à fond. On obtient du carrossage négatif en dévissant la rotule inférieure. **NOTE :** Toute modification de carrossage change le pincement.

Réglage usine de carrossage
AVANT : 1 degré négatif de chaque coté
ARRIERE : 1 degré négatif de chaque coté

Page 23
LIMITES DES REGLAGES MAXI (en utilisant les biellettes d'origine)
Les réglages maximum du pincement et du carrossage sur E-Revo sont limités par le réglage de garde au sol. Ne pas dépasser ces limites maximum où vous pourriez constater des interactions entre les composants du système de suspension. La garde au sol est contrôlée par le point d'attache des biellettes sur le triangle inférieur. Déterminez d'abord quelle configuration vous utilisez.
a. Configuration d'usine - les biellettes sont fixées sur le point d'attache central du triangle inférieur.
b. Configuration haute - les biellettes sont fixées sur le point d'attache interne du triangle inférieur (garde au sol plus grande).
c. Configuration basse - les biellettes sont fixées sur le point d'attache extérieur du triangle inférieur (faible garde au sol).
d. Configuration longue course - les biellettes sont fixées sur le point d'attache central du triangle inférieure associées aux renvois de suspension longs.

SUSPENSION AVANT
Le tableau suivant correspond aux réglages maximum de la suspension avant afin d'éviter les interactions entres les composants de la suspension.

Configuration	Carrossage possible en degrés	Pincement/Ouverture possible en degrés	
Originale	+3 au -5	3	3
Haute	+3 au -1	1	1
Basse	+3 au -5	3	3
Longue course	+3 au -1	1	1

SUSPENSION ARRIERE
Le tableau suivant correspond aux réglages maximum de la suspension arrière pour toutes les configurations.
L'ouverture sur le train arrière n'est pas habituellement utilisée.

Configuration	Carrossage possible en degrés	Pincement/Ouverture possible en degrés	
Toutes	+3 au -5	3	2

REGLAGE DE LA TRANSMISSION
REGLAGE DU SLIPPER
Votre modèle est équipé d'un système de contrôle de couple par slipper installé dans la transmission. L'objet du slipper est d'éviter les efforts trop importants sur les pignons et la transmission. On peut aussi l'utiliser pour réguler la puissance sur les roues arrières pour éviter le patinage des roues. Lorsqu'il patine, le slipper évite un grincement aigu.

Pour régler l'embrayage à glissement (slipper), enlever le capot en caoutchouc sur la protection de transmission. Le slipper est intégré à la couronne de transmission principale. Il est réglage à l'aide de l'écrou de compression de ressort placé sur l'axe. Utilisez la clé universelle fournie. Pour serrer ou desserrer l'écrou du slipper, introduisez la clé allen de 2mm dans le trou placé à l'extrémité de l'axe du slipper. Cela permet de bloquer l'arbre pour le réglage. Vissez (moins de glissement) ou dévissez (plus de glissement) l'écrou de réglage.

ROUES ET PNEUS

Vous trouverez sur le marché plusieurs types de pneus et de roues qui peuvent s'adapter et être utilisés sur votre modèle. La plupart modifieront les voies et la géométrie de la suspension du modèle. Les tailles et dimensions des roues Traxxas ont été conçues de façon intentionnelle pour le modèle. De ce fait Traxxas ne peut pas vous recommander d'utiliser des roues qui ne soient pas issues de chez Traxxas car elles ont des spécifications différentes. Le diamètre des roues est issu d'un design innovant, et donc il y a un large choix de pneus différents qui sont disponibles afin de vous permettre de les tester en addition aux pneus inclus sur le modèle (listés dans votre liste de pièces détachées). Expérimenter des types de pneus différents est recommandé pour voir lesquels fonctionnent le mieux sur le terrain où le véhicule évolue. Lorsque vous choisissez des pneus, prenez en considération le diamètre total et le type de caoutchouc (dur ou souple). Si le diamètre total du pneu est supérieur et de façon significative, vous aurez besoin d'utiliser un petit pignon pour compenser la largeur des pneus. Des pneus tendres munis de petits picots fonctionnent généralement bien sur les surfaces sèches et dures. Sur un terrain sale, un pneu avec de larges picots devrait mieux fonctionner. Veuillez-vous référer à la liste des pièces détachées pour obtenir les roues et pneus optionnels.

i – Pour obtenir un bon point de départ comme réglage de slipper sur ces modèles, vissez le slipper grâce à son écrou dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort soit complètement compressé (ne forcez pas trop) puis dévissez 1/4 - 1/2 tour dans le sens inverse des aiguille d'une montre.

Tour complet à 360°

1/8 de tour 45° Point de départ

1/4 de tour 90° 3/4 de tour 270°

1/2 tour 180°

Page 24

MOTEUR ET PIGNONERIE

Le moteur TITAN 550 du E-Revo a été conçu pour s'adapter aux besoins du E-Revo. Le moteur TITAN est conçu pour tourner efficacement sous forte tension pour fournir plus de couple et d'autonomie. Nous ne recommandons pas de changer le moteur du SUMMIT par un moteur classique taille 540. Bien qu'il soit adaptable physiquement avec ce type de moteur, le SUMMIT ne sera pas aussi efficace, il perdra de la puissance et les batteries chaufferont. Cela implique une réduction d'autonomie, consommation accrue et des températures extrêmes pour le moteur et la batterie.

D'origine, l'E-Revo est équipé d'une couronne 68 dents avec un pignon de 19 dents. L'E-Revo peut utiliser une large gamme de pignons utilisables pour différentes applications. Si vous désirez une accélération plus forte et une vitesse moindre, utilisez un pignon plus petit (moins de dents donne un rapport supérieur). La réduction totale est le nombre de tours que le moteur effectue pour 1 tour de roue. **Des rapports plus grands fournissent plus de couple, des rapports plus petits fournissent plus de vitesse. Avec le moteur Titan ne pas utiliser de pignon supérieur à 20 dents avec la couronne de 68 dents. Avec la couronne d'origine de 68 dents lorsque vous utilisez des batteries de 7 éléments.** Utilisez les formules suivantes pour calculer le rapport pour des combinaisons qui ne sont pas répertoriées dans le tableau.

Nombre de dents couronne x 5,22 = rapport final
Nombre de dents pignons

Réglage du jeu de pignon

Un jeu insuffisant est la principale cause des dents usées sur la couronne. Le jeu du pignon doit-être contrôlé à chaque changement de pignon ou couronne. Accédez à la pignonnerie en enlevant le couvercle des pignons.

Pour régler le jeu du pignon, coupez une fine bande de papier et insérez-la entre le pignon et la couronne du moteur. Le moteur est monté sur un bâti en aluminium, dévissez la vis du bâti avec la clé allen de 3mm afin de faire glisser le bâti. Glissez le moteur et son pignon sur la couronne. Resserrez le bâti moteur et enlevez la bande de papier. Vous devez pouvoir glisser une nouvelle bande de papier entre le pignon et la couronne sans forcer.

Configuration moteur

L'E-Revo utilise un bâti innovant avec les moteurs Titan montés en opposés. Pour optimiser l'efficacité et la performance le moteur avant et le moteur arrière du E-Revo ne sont pas identiques. Ce système de montage en opposition nécessite une attention particulière pour le montage des moteurs.

Si vous déposez les moteurs pour nettoyage, soyez sûres de les remonter au bon endroit sur le modèle. Le moteur repéré ''Reverse Rotation'' (TRX3975R) sera toujours installé vers l'avant du véhicule. Ce moteur possède des câbles plus longs. Le moteur repéré (TRX3975) est toujours monté vers l'arrière du véhicule.

- Si les moteurs ne sont pas montés correctement, le modèle roule en arrière. Inverser les câbles d'alimentation des moteurs si ils ne sont pas installés correctement n'est pas recommandé, car cela réduit le rendement et les performances et causera des pannes prématurées.
- L'utilisation de 2 moteurs indique n'est pas recommandée. Utilisez les bons moteurs sur l'E-Revo. Assurez-vous de leur emplacement correcte (TRX3975R) sur l'avant (TRX3975) sur l'arrière.

Si vous désirez remplacer les moteurs avec d'autres marques, cherchez des moteurs types 550 supportant 12V ou plus avec un calage à 0°. Si des moteurs à collage fixe sont utilisés, le moteur avant doit avoir le même collage que le moteur arrière mais inversé. Voir page 30 pour de plus amples informations sur l'échange de moteurs.

Réglage du jeu de pignon

Un jeu insuffisant est la principale cause des dents usées sur la couronne. Le jeu du pignon doit-être contrôlé à chaque changement de pignon ou couronne. Accédez à la pignonnerie en enlevant le couvercle des pignons.

Pour régler le jeu du pignon, coupez une fine bande de papier et insérez-la entre le pignon et la couronne du moteur. Le moteur avant est maintenu par 2 vis de fixation. Desserrez les vis et pivotez le moteur et son pignon vers la couronne. Resserrez le bâti moteur et enlevez la bande de papier. Vous devez pouvoir glisser une nouvelle bande de papier entre le pignon et la couronne sans forcer.

Ensuite passez une bande de papier dans l'entre dents du moteur arrière. Le moteur arrière est monté sur le support en aluminium. Dévissez la vis du moteur avec la clé allen de 3mm afin de faire coulisser le moteur. Glissez le moteur et son pignon sur la couronne principale. Resserrez la vis du moteur et enlevez la bande de papier. Vous devez être capable de passer une bande de papier neuve sans la déchirer.

Page 25

Système de direction avec double servo :

L'E-Revo utilise une direction avec double servo et un sauve servo unique pour une réponse puissante et réactive. Pour éviter une consommation excessive de la batterie il est important de vérifier que les servos sont au repos lorsque la direction est au neutre. Si un servo est déréglé, alors les servos travaillent l'un contre l'autre pour rechercher le neutre.

Réglage du système de direction

1) Démonter les palonniers et les tringleries des servos . Déposer les tringleries du sauve servo.
2) Régler les tringleries pour qu'elles aient la même longueur. (31,7 mm, utilisez le modèle pour le réglage).
3) Allumez l'émetteur et le récepteur.
4) Réglez le trim de direction au neutre sur l'émetteur.
5) Connectez une extrémité d'une tringlerie sur le bras du sauve servo et l'autre extrémité sur le servo.
6) Positionnez le palonnier du sauve servo perpendiculairement à l'axe du véhicule.

7) Pendant que vous maintenez le palonnier du sauve servo dans la position du 6°), installez le palonnier sur le servo de sorte que la tringlerie soit parallèle à l'axe du véhicule. Cela va créer automatiquement un décalage de 7 degré du palonnier de servo comme sur la photo.
8) Installez le deuxième palonnier de servo de l'autre coté en suivant la même procédure

Si besoin, ajuster la longueur de la deuxième tringlerie pour éliminer toute charge sur le système de direction en position neutre. Si vous utilisez du servo d'autres marques, il est important d'utiliser des palonniers pour Summit. Des palonniers option sont vendus pour les servos qui ne sont pas Traxxas.

REGLAGE DU SAUVE-SERVO

Un ressort optionnel plus dur est disponible pour le sauve-servo lorsque vous utilisez des servos avec pignons en métal. Ne pas utilisez ce ressort option avec les servos Traxxas standards.

DEBATTEMENT DE DIRECTION MAXIMAL (optionnel)

Le système de direction d'origine du E-Revo fournit un bon équilibre entre la sensibilité et le rayon de braquage de la direction. Le E-Revo possède une butée pour obtenir un débattement maximum nécessaire dans certaines configurations de course. Elle permet des virages plus courts à faible vitesse et rend la direction plus sensible aux hautes vitesses. Pour augmenter le débattement de la direction, remplacer la butée d'origine avec la butée optionnelle. Cette butée permet d'augmenter le débattement. Une fois installée, repositionnez les biellettes de direction sur les trous extérieurs des palonniers de servo. Consultez les schémas fournis pour vous aider dans l'installation.

Page 26

MAINTENANCE DE VOTRE MODELE

Votre modèle nécessite du temps pour sa maintenance pour lui permettre de rester des conditions optimales de fonctionnement. **Les procédures ci-dessous doivent-être considérées très sérieusement.**

Inspectez régulièrement le véhicule pour détecter des dommages ou des pièces fragilisées. Cherchez :

1. Des éléments fissurés, pliés ou endommagés.
2. Vérifiez que la direction et les roues fonctionnent de manière cohérente.
3. Vérifiez le fonctionnement des amortisseurs hydrauliques.
4. Vérifiez le branchement des câbles, si certains sont effilochés ou débranchés.
5. Vérifiez les fixations du récepteur, du servo(s) et du contrôleur électronique de vitesse.
6. Vérifiez le serrage des écrous de roues à l'aide d'une clé.
7. Vérifiez le fonctionnement du système radio, et tout particulièrement l'état des batteries.
8. Vérifiez si le véhicule a perdu des vis sur son châssis ou sur sa suspension.
9. Le sauve servo de direction s'use au fil du temps. Si la direction perd en précision et réactivité, le sauve servo devra être remplacé.
10. Inspectez les pignons au niveau de leur usure, dents cassées ou si des débris se sont logés entre les dents.
11. Vérifiez le serrage du slipper.

Autre maintenance périodique :

- **Les patins de slipper (matériel de friction) :** Sous une utilisation normale, les patins du slipper vont s'user lentement. Si l'épaisseur de l'un de ces patins est égale ou inférieur à 1,8mm, le disque devra être remplacé. Mesurez l'épaisseur des patins en utilisant un pied à coulisse ou en mesurant à l'aide des clés BTR de 1,5mm et 2,0mm livrées avec le modèle.
- **Châssis :** Conservez le châssis propre de toute poussière et saleté. Inspectez-le régulièrement pour détecter tout dommage.
- **Moteur :** Après chaque 10 à 15 utilisations, nettoyez et lubrifiez le moteur. Utilisez un produit de nettoyage pour moteur électrique afin de sortir la poussière. Après nettoyage, lubrifiez les paliers à chaque extrémité du moteur, avec une goutte d'huile type ''vaseline''.
- **Amortisseurs :** Conservez un niveau d'huile maximal dans les amortisseurs. Utilisez toujours une huile d'amortisseur qui soit uniquement à 100% en pur silicone afin de prolonger la vie du joint d'étanchéité. Si vous faites face à une fuite sur la partie supérieure de l'amortisseur, inspectez la coupelle de volume constant située dans le bouchon afin de détecter des signes de dommage ou de déformation suite à un serrage excessif. Si la partie inférieure du corps de l'amortisseur fuit, c'est qu'il est temps de reconstruire votre amortisseur. Le kit Traxxas de reconstruction pour deux amortisseurs porte la référence : TRX7062.
- **Suspension :** Inspectez régulièrement le modèle pour détecter des signes de dommage tels que des axes de suspensions pliés ou sale, des biellettes tordues, des vis perdues et tout autre signe de stress ou de flexion. Remplacez les éléments si besoin.
- **Entreposage :** Lorsque vous avez fait fonctionner votre modèle toute la journée, nettoyez-le en lui soufflant de l'air à l'aide d'un compresseur ou utilisez un pinceau à poils doux pour nettoyer le véhicule.

Débranchez et retirez toujours la batterie du modèle lorsque ce dernier est entreposé. Si le modèle doit être entreposé pendant une longue période, retirez alors également les batteries de l'émetteur.

Page 27

REGLAGES AVANCES

Le guide des réglages avancés va vous faire pénétrer encore plus dans la technologie de conception du E-Revo. Suivez les instructions fournies pour extraire le potentiel maximum de performance du E-Revo.

REGLAGES DE SUSPENSION ET DE GEOMETRIE

Réglage de la chasse

L'angle de chasse de la suspension avant peut être utilisé pour régler le sous virage ou le survirage du modèle. Généralement, augmenter l'angle de chasse va provoquer sur survirage (plus de traction sur les pneus avant, moins sur les pneus arrière). Diminuer l'angle de chasse va provoquer un sous virage (rentrer dans le virage). D'usine la suspension avant a un angle de chasse de 10°. La chasse du train arrière n'est pas réglable. L'angle de chasse de la suspension avant est réglable de 5° à 15°. Réglez la chasse en déplaçant les cales de réglage sur l'axe du triangle supérieur avant comme indiqué sur le tableau.

Cales de réglage de chasse (2devant et 2 derrière) référence plane vertical

Nombre et position des cales de chasse.

Chasse	AVT du triangle	ARR du triangle
5°	0	4
7,5°	1	3
10,0°	2	2
12,5°	3	1
15,5°	4	0

Angle de chasse et variation du parallélisme

Les variations du parallélisme sont des variations non désirées de l'angle de braquage des roues avant dues au travail des amortisseurs. Cela peut provoquer une instabilité de la tenue de route. Ces variations de parallélisme dépendent de la position de la biellette de pincement sur fusée. D'usine les biellettes sont positionnées de sorte à pratiquement éliminer les variation d'angle de braquage (environ 0,03 degré pour la course complète). Lorsque l'angle de chasse est modifié, le positionnement externe de la biellette de pincement doit être revu au niveau de la fusée afin de conserver une bonne géométrie. Le réglage s'effectue un utilisant les rondelles, et les rotules fournies avec le véhicule. Référez-vous au tableau page29 et réglez en tenant compte de l'angle de chasse. En positionnant la biellette de pincement correctement, cela maintien les réglages d'usine de la géométrie et élimine les effets indésirables des variation de parallélisme

Centre de roulis
Il y a 2 trous sur les carters pour monter les axes des triangles supérieurs. Le centre de roulis du véhicule peut être monté en positionnant le triangle supérieur dans le trou inférieur du carter. Cela augmente la raideur en roulis du véhicule (équivalent à la pose de barre anti-roulis). Ajouter de la raideur en roulis à une extrémité du véhicule tend à ajouter de la traction au côté opposé. Par exemple augmenter la raideur en roulis à l'arrière en baissant les axes de triangles supérieurs au trou inférieur tend à ajouter plus de traction sur le train avant et donc plus de dirigeabilité. En installant les axes de triangle avant et arrière aux emplacements inférieurs, cela augmente l'antiroulis sans changer l'équilibre de la tenue de route. Les triangles sont installés d'usine à l'emplacement supérieur pour rentre le véhicule plus agréable à conduire et moins sensible aux tonneaux en virage. Les trous inférieurs doivent êtres réservés aux réglages de piste. Remarque : Lorsque les axes de triangles sont déplacés vers le bas, les biellettes de pincement avant et arrière doivent êtres réglés pour éliminer les variations de pincement. (Tableau page 29) et surveillez votre combinaison d'amortissement (angle de chasse, et centre de roulis) afin de trouver la position correcte de vos biellettes de pincement avant et arrière. Les réglages s'effectuent avec les rondelles et rotules fournies.

Pivots et renvois de suspension (Taux progressif et course de suspension)
Un des aspects le plus étonnant du E-Revo sont ses amortisseurs internes utilisant des renvois pour transmettre le mouvement vertical des roues en un déplacement linéaire des amortisseurs. Les pivots peuvent êtres changés pour augmenter ou diminuer la course maximale des roues et aussi changer le taux de progressivité de la suspension.
Le taux de progressivité détermine comment la quantité de force produite sur la roue par la compression des ressorts varie avec déplacement de la suspension (travail vertical de la roue). Sur un système de suspension progressif, la force sur la roue augmente de plus en plus au fur et à mesure que la suspension est comprimée. Le ressort de l'amortisseur devient de plus en plus dur lorsque vous le comprimez de plus en plus fort. Sur un système de suspension linéaire, la force sur la roue augment linéairement au fur et à mesure que la suspension est comprimé. Le ressort ne paraît pas plus dur même lorsque la suspension est complètement comprimée. Cela procure avec des sensations douces et apparemment un déplacement sans limites.

Page 28

Renvoi	course totale 90m	progressivité
Progressif 1	(60mm haut / 30mm bas) 90mm	faible
Progressif 2	(60mm haut / 30mm bas) 90mm	moyenne
Progressif 3	(60mm haut / 30mm bas) 120mm	forte
Longue course	(80mm haut / 40mm bas)	faible

Un total de 4 renvois est disponible pour le E-Revo. Toute les renvois excepté la longue course permettent une course de 90mm en vertical. A partir de la hauteur de caisse, la roue peut travailler sur 60mm (bosse) vers le haut et 30mm (creux) vers le bas. Le renvoi ''longue course'' autorise une course de 120mm au total. La progressivité peut être augmenté ou diminuée en choisissant le renvoi. Ils sont repérés de progressif 1 à progressif 3. Les renvois progressifs 1 fournissent une progressivité faible qui maintient un amortissement constant durant tout le travail de la suspension. Ce sont les meilleurs pour les terrains défoncés exigeant des débattements maximums. Les renvois progressifs 3 fournissent une progressivité forte qui augmente la dirigeabilité à grande vitesse sur des surfaces lisses eu procurant une sensation ferme. Le roulis, la plongée au freinage, l'affaissement arrière au démarrage seront diminués. Changez toujours les renvois par quatre. Ne mélangez pas les progressivités et les courses.
L'utilisation de renvois avec une progressivité plus faible impose d'utiliser des ressorts plus durs afin de maintenir la précontrainte des ressorts et la hauteur de caisse. Les réglages de précontrainte des amortisseurs sont conçus pour des petits réglages. Si la bague doit être complètement serré sur le ressort afin de conserver une hauteur de caisse correcte, changez le ressort par un plus dur.
La courbe montre l'effet des différents renvois sur la force appliquée à la roue en fonction de la compression de la suspension. Avec le système progressif, la force sur la roue est faible au début et augmente avec la compression de la suspension.

Tableau d'élimination des variations de parallélisme
Les schémas et le tableau suivant détaillent la position de la biellette de pincement pour des réglages de chasse et de centre de roulis différents afin d'éliminer les variations de parallélisme. Les rondelles et rotules de réglage sont fournies avec le véhicule.

AVANT

Réglage externe de la biellette de pincement	Chasse 5°	7,5°	10°	12,5°	15°	Trou de montage de l'axe de triangle sur le carter AVT
Rotule standard					•	Supérieur
Rondelle fine				•		Inférieur
Rondelle épaisse						
Rondelle fine				•		Supérieur
Rotule standard			•			Inférieur
Rondelle épaisse						
Rotule centrée			•			Supérieur
		•				Inférieur
Rondelle épaisse		•				Supérieur
Rotule standard	•					Inférieur
Rondelle fine						
Rondelle épaisse	•					Supérieur
Rondelle fine						
Rotule standard						

ARRIERE
Lorsque les axes de triangles arrières sont montés sur les trous inférieurs du carter (centre de roulis) installez la rotule tel que décrit.

Réglage externe de la biellette de pincement	Trou de montage de l'axe de triangle sur le carter arrière
Rotule excentrée	Supérieur
Rotule standard centrée	Inférieur

Page 29
REGLAGE DES AMORTISSEURS
Pistons d'amortisseurs
Les pistons d'amortisseurs peuvent êtres remplacés avec les pistons options pour faire varier l'amortissement. Des pistons optionnels avec des trous plus grands ou plus petits (1, 2 ou 3) que ceux installés d'usine peuvent être montés pour diminuer ou augmenter l'amortissement. Changez les pistons que si vous n'avez qu'un seul type d'huile disponible. D'usine, l'E-Revo est équipé avec les pistons #1 à l'avant et les pistons #2 à l'arrière.

Démontage des amortisseurs
Les amortisseurs doivent êtres déposés du véhicule et démontés pour changer les pistons. Utilisez la vue éclatée des amortisseurs pour vous au remontage.
1. Enlevez la coupelle clé ressort et le ressort.
2. Enlevez le bouchon et vider l'huile contenue dans le corps.
3. Enlevez le bouchon inférieur et le joint du corps.
4. Utilisez une pince coupante pour serrer la tige de piston juste au-dessus de la rotule. Enlevez rotule de la tige de piston avec l'outil en croix.
5. Enlevez la tige et le piston par le haut du corps d'amortisseur.

Remontage des amortisseurs
1. Changez le piston par l'option désirée. Attention à ne pas perdre la petite rondelle placée sous le piston.
2. Mettez le nouveau piston sur la tige au-dessus de la petite rondelle. Serrez la tige de piston avec la pince coupante, ou une pince à becs-fins, et vissez l'écrou sur la tige avec la clé en croix.
3. Insérez la tige dans le corps jusque ce que le piston soit au fond.
4. Lubrifiez la tige et le joint avec de l'huile silicone.
5. Installez le joint sur la tige jusqu'au logement sur le corps.
6. Vissez le bouchon avec l'outil multi.
7. Installez la butée de saut sur la tige.
8. Serrez la tige près du filetage avec la pince coupante, ou à becs-fins et vissez la rotule sur la tige.
9. Rempliez les amortisseurs avec de l'huile silicone neuve jusqu'au bord du corps. Déplacez lentement le piston de haut en bas (tout en le gardant submergé par l'huile) afin de libérer les bulles d'air. Laissez reposer l'amortisseur un moment de sorte que les bulles d'aire remontent à la surface.
10. Vissez doucement le bouchon supérieur avec les coupelles déposées sur le corps. L'huile en excès s'évacue par le petit trou sur le bouchon. Serrez le bouchon jusqu'au blocage. Utilisez la clé en acier pour maintenir le corps pendant le serrage.
11. Remettez le ressort et le coupelle de maintien.

Réglage des différentiels étanches
Les différentiels avant et arrière du E-Revo permettent aux roues gauches et droites de tourner à des vitesses différentes pendant un virage de sorte que les pneus ne glissent pas. Cela permet de réduire le rayon de braquage et augmente les performances de la direction.
Les performances des différentiels peuvent êtres réglés suivant les conditions de pilotage. Les différentiels sont remplis par des fluides silicones et sont étanches pour maintenir des performances durables et constantes. Changez l'huile des différentiels par une huile plus épaisse réduira la tendance de la transmission de la puissance moteur vers la roue qui a le moins de traction. Vous manquerez cela lors des virages serrés sur des surfaces lisses. La roue qui n'est pas chargée (en appui) à l'intérieur du virage possède le moins de traction et tend à tourner très vite. Une huile plus épaisse tend à rendre le différentiel à glissement limité, distribuant de manière plus égalitaire la puissance sur les roues gauches et droites. Il est bénéfique pour l'E-Revo d'utiliser des huiles plus épaisses pour faire du franchissement ou de la course sur des surfaces glissantes.

Page 30
Remarque : une huile plus épaisse permet à la puissance d'être transmise même avec un ou plusieurs pneus décollés de la piste. Cela rend le véhicule survireur.
D'usine les 2 différentiels sont remplis avec de l'huile de viscosité 30.000W. N'utilisez que de l'huile silicone dans les différentiels. Traxxas dispose d'huile 10.000W et 50.000W. Les différentiels doivent être déposés du véhicule et démontés pour changer l'huile.

Installations des renvois longs
Utilisez les vues éclatées pour vous aider durant le processus d'installation. Chaque renvoi est repéré par un signe distinctif RF (avant droit), LF (avant gauche), RR (arrière droit), LR (arrière gauche). Remarque : Le système d'échappement doit être démonté pour accéder aux renvois arrière.

1. Déposer les amortisseurs
Devisez les vis qui fixent les amortisseurs sur leur support, et aux renvois.

2. Installation des ressorts longue course
Remplacez les 4 ressorts de course de 90mm par les ressorts de course de 120mm. Les ressorts avant sont repérés par une marque argentée, les ressorts arrière son repérés par une marque bleue.

3. Installation des renvois longs
Remplacez les renvois de corse 90mm par les revois longs en dévissant les 4 vis de pivot. Enlevez les roulements 5x11 des renvois. Installez-les sur les renvois longs et vissez les nouveaux renvois avec les vis de pivot sur leur support.

4. Repérer les biellettes
Assurez-vous que les 4 biellettes de suspension sont fixées en position centrale (repérée LT) sur les triangles inférieurs.

5.Remettre les amortisseurs en place
Réinstallez les 4 amortisseurs à leur place respective.

PASSAGE AU MOTEUR BRUSHLESS
Le passage au moteur brushless fournit une puissance supplémentaire et un meilleur rendement. L'E-Revo est conçu avec une transmission surdimensionnée capable de résister à la puissance extrême d'un moteur brushless. Un ou deux moteurs brushless peuvent être utilisés. Un support moteur spécial (TRX5690X) et un capot moteur (TRX5677X) sont disponibles pour installation à 1 seul moteur. Si vous pensez utiliser 2 moteurs brushless, assurez-vous que le moteur installé à l'avant tourne en sens inverse. Si vous pensez utiliser des batteries Li-Po pour alimenter un système brushless voir page 12 pour de mous amples informations.

INSTALLATION DU MOTEUR
Pour accéder au moteur enlever le capot de protection de la transmission en devisant la vis sur le dessus. Le moteur avant est tenu en place avec 2 vis de fixation. Le moteur arrière utilise un support en aluminium permettant un accès rapide et le réglage de la pignonnerie. Pour déposer le moteur arrière deviser la vis à tête hexagonale en utilisant la clé allen de 3mm fournie. Pivotez le moteur et son support sur le côté et tirez vers l'arrière.
Le support moteur arrière a été conçu pour être réglable et possède des fonctionnalités supplémentaires. Deux jeux de trous de fixations sont présents pour d'autres moteurs. Ils sont prévus pour des vis de 3mm avec un entre axe de 25mm compatible avec le plus part des moteurs. Ce sont :
1. Fixation avec entre de gravité bas pour une meilleure tenue de route (moteur plus près du châssis).
2. Fixation avec entre de gravité haut pour les moteurs plus gros ou possédant un radiateur.
Un jeu de trous de fixation supplémentaire est disponible pour des applications spécifiques. Il est conçu pour des moteurs plus gros avec des vis de fixation de 4mm et un entre axe de 29-30mm.

Page 31
GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQ 2,4GHz
Votre émetteur Traxxas possède un bouton multifonction programmable qui peut être utilisé pour commander différentes fonctions avancées de l'émetteur (réglé d'usine sur sensibilité de la direction voir page 14). L'accès au menu de programmation s'effectue à l'aide des boutons MENU et SET de l'émetteur et en contrôlant les signaux d'une led. Un menu arborescent se trouve page 29. Essayez les différents réglages pour voir s'ils augmentent les qualités de votre pilotage.

Sensibilité des gaz (exponentiel des gaz)
Le bouton multifonction peut commander la sensibilité des gaz. Cette fonction travaille de la même manière que la sensibilité de direction décrite (page 15) mais les effets ont lieu sur la canal des gaz. Seule la marche AVT est réglable, le frein et la marche ARR restent linéaires quelques soit le réglage de sensibilité des gaz.

Pourcentage de direction (Dual rate-double débattement)
Le bouton multifonction peut commander la valeur (pourcentage) du débattement de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens horaire à fond donnera un débattement maxi de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire diminue le débattement de la direction. Note: Tourner le bouton sens anti-horaire au maxi donne un débattement nul. Soyez informés que les réglages de butées définissent un débattement maxi. Si vous réglez le pourcentage à 100% en agissant sur le bouton multifonction, le servo se déplacera jusqu'à la butée mais ne la dépassera pas. De nombreux pilotes règlent les doubles débattements de sorte qu'ils aient suffisamment de direction nécessaire à des virages serrés, rendant le pilotage du modèle plus facile durant le reste de la course. Réduire le débattement de la direction peut être utilise pour conduire des véhicules sur surface accrocheuses ou limiter la direction en course ovale ou les grands débattements de direction ne sont pas nécessaires.

Pourcentage de freinage
Le potentiomètre multi-fonctions peut être configuré pour contrôler la course du servo des gaz sur un modèle à propulsion thermique. Les modèles à propulsion électrique n'ont pas de servo pour freiner mais la fonction de pourcentage de freinage fonctionne de la même façon sur les modèles électriques En tournant complètement le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, vous obtiendrez un freinage maximal ; en tournant le potentiomètre dans le sens inverse de aiguilles d'une montre, vous réduirez la puissance du freinage (Remarque : en tournant complètement le potentiomètre dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous n'aurez plus aucun freinage).

Trim des gaz
Paramétrer le potentiomètre multi-fonctions pour vous en servir en tant que trim des gaz vous permettra d'ajuster la position du neutre des gaz pour éviter tout risque de freinage inopiné ou de mise des gaz lorsque la gâchette de l'émetteur est au neutre. Remarque : Votre émetteur est équipé d'un mode de détection du trim des gaz pour éviter tout incident lié à une perte de contrôle. Jetez un oeil sur la colonne pour obtenir plus d'informations.

Direction et Fins de course
L'émetteur TQ 2,4GHz vous permet de choisir la limite de la course des servos (ou sa fin de course), d'obtenir des courses gauche et droite indépendantes et autonomes (sur la voie de direction) et la course des gaz / frein (sur la voie des gaz). Cela vous permet de peaufiner les réglages du servo pour éviter tout incident causé par le mouvement du servo de direction ou par les tringleries de gaz (dans le cas d'un modèle à propulsion thermique) car ils auraient dépassé leurs limites mécaniques. Le réglage des fins de course que vous sélectionnez devra représenter une course optimale du servo ; les fonctions de pourcentage de direction ou de pourcentage de freinage n'interviennent pas sur les réglages de fins de course.

Direction et Sub-Trim des gaz
La fonction Sub-Trim est utilisée pour régler précisément le neutre du servo de direction ou celui des gaz dans le cas où même avec le trim à « zéro », le servo n'est pas centré. Lorsqu'il est sélectionné, le Sub-Trim permet des réglages très fins de la tête du servo afin de le mettre avec précision au neutre. Réglez toujours à zéro le trim de direction avant de réaliser les réglages finaux (s'ils sont requis) à l'aide du Sub-Trim. Si le trim des gaz a été réglé précédemment, le trim des gaz devra être reprogrammé à « zéro » avant de réaliser les réglages finaux à l'aide du Sub-Trim.

Activer le verrouillage
Une fois que vous avez effectué tous ces réglages et qu'ils vous conviennent, vous pouvez désactiver le potentiomètre multi-fonctions afin qu'aucun de vos réglages ne puisse être modifié. Cela est particulièrement pratique lorsque vous faites fonctionner plusieurs véhicules avec un seul émetteur via le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles.

Réglages multiples et potentiomètre multi-fonctions
Il est important de remarquer que les réglages effectués avec le potentiomètre multi-fonctions se superposent les uns aux autres. Par exemple, si vous assignez le potentiomètre multi-fonctions pour régler le pourcentage de la direction et que vous le paramétrez à 50%, puis ensuite que vous réassignez le potentiomètre pour contrôler la sensibilité de la direction, l'émetteur va se souvenir du pourcentage de réglage de la direction. Le réglage que vous appliquerez à la sensibilité de la direction sera de 50% conformément à ce que vous avez sélectionné précédemment. Désactivez le potentiomètre multifonctions pour éviter au potentiomètre d'interférer sur les réglages futurs, mais le dernier réglage du potentiomètre multi-fonctions sera encore opérationnel.

SYSTEME TRAXXAS D'APPAIRAGE MEMORISABLE DES MODELES
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles est une caractéristique exclusive et brevetée de l'émetteur TQi. Chaque fois que l'émetteur est appairé à un nouveau récepteur, il sauvegarde ce récepteur dans sa mémoire avec tous les réglages qui lui sont propres. Lorsque l'émetteur et le récepteur appairé sont mis sous tension, l'émetteur fait parvenir automatique au récepteur tous les réglages. Il n'est pas nécessaire de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés.

i – Recommencer : Restaurer les réglages d'usine par défaut
Lorsque vous programmez votre émetteur TQi, il se peut que vous souhaitiez faire « table rase » et de recommencer à partir d'une configuration d'origine. Suivez les étapes ci-dessous pour restaurer les réglages d'usine :
1. Eteignez l'émetteur.
2. Appuyez et maintenez en même temps les boutons MENU et SET.
3. Mettez sous tensions l'émetteur.
4. Relâchez les boutons MENU et SET. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter en rouge.
5. Appuyez sur le bouton SET pour effacer les réglages. La LED va se mettre à s'illuminer en vert et l'émetteur aura retrouvé sa configuration par défaut.

i – Mode de détection de trim
Lorsque le potentiomètre multi-fonctions est paramétré pour régler le trim des gaz, l'émetteur se souviendra du réglage du trim des gaz. Si le potentiomètre multi-fonctions est déplacé de son réglage d'origine alors que l'émetteur est éteint ou lorsqu'il est utilisé pour piloter un autre modèle, l'émetteur ignorera la position actuelle du potentiomètre. Cela afin d'éviter de perdre le contrôle du modèle. La LED située sur le devant de l'émetteur va se mettre à clignoter rapidement en vert et le trim des gaz (le potentiomètre multi-fonctions) n'interférera pas sur le trim tant qu'il n'a pas retrouvé sa position d'origine mémorisée. Pour restaurer le contrôle du trim des gaz, tournez simplement le potentiomètre multi-fonctions dans une direction jusqu'à ce que la LED s'arrête de clignoter.

Page 32
GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQ 2,4GHz
i - Failsafe
Le système de radio Traxxas est équipé d'une fonction failsafe intégrée qui positionne les gaz sur la dernière position neutre en cas de perte de signal. La led sur l'émetteur et le récepteur clignotera rouge rapidement.

Le verrouillage du modèle
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles peut stocker jusqu'à 20 modèles (récepteurs) dans sa mémoire. Si vous appairez un 21ème récepteur, le système Traxxas d'appairage effacera de sa mémoire le récepteur le plus ancien (en d'autres mots, le modèle que vous avez utilisé le moins sera effacé). Activer le verrouillage du modèle bloquera le récepteur en mémoire afin qu'il ne soit pas effacé.
Vous pouvez appairer de multiple émetteurs TQi au même modèle rendant possible le fait de prendre n'importe quel émetteur et véhicule (appairés au préalable) de votre collection et de les mettre uniquement sous tension pour les faire fonctionner ensemble. Avec le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles, il n'est plus nécessaire de se souvenir quel émetteur correspond à son modèle et il n'y a plus besoin de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés. L'émetteur et le récepteur vont s'en charger automatiquement.

Activer le verrouillage du modèle :

1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez verrouiller.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter 4 fois en vert et de manière répétée.
4. Appuyez sur SET. La LED va se mettre à clignoter en vert en réalisant un seul flash à intervalle régulier.
5. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter en rouge de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton MENU, la LED va se mettre à clignoter deux fois en rouge et de manière répétée.
7. Appuyez sur le bouton SET, la LED va clignoter rapidement en vert. La mémoire est désormais verrouillée.
   Appuyez sur les boutons MENU et SET pour retourner au mode pilotage.

Remarque : Pour débloquer une mémoire, à l'étape 5 appuyez deux fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter rapidement en vert afin d'indiquer que le modèle est déverrouillé. Pour verrouiller tous les modèles, à l'étape 6 appuyez deux fois sur le bouton MENU puis appuyez sur le bouton SET.

Effacer un modèle :

A un certain point, vous souhaiterez effacer de la mémoire un modèle que vous n'utilisez plus.

1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez effacer.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter quatre fois et de manière répétée.
4. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter une fois et de manière répétée.
5. Appuyez une fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter deux fois de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton SET. La mémoire est sélectionnée pour être effacée. Appuyez sur le bouton SET pour effacer le modèle. Appuyez et maintenez le bouton MENU pour retourner au mode pilotage.

CODES DU TÉMOIN LED DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 13.
Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 14 .
Vert à clignotements rapides (0,1 sec allumé / 0,15 sec éteint)	Mode de recherche de l'accélérateur	Tournez le bouton multifonctionnel à droite ou à gauche jusqu'à ce que le témoin cesse de clignoter. Voir plus de renseignements à la page 31.
Rouge à clignotements moyens (0,25 sec alllumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible	Mettez de nouvelles piles dans le transmetteur. Voir plus de renseignements à la page 11.
Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion	Le transmetteur et le récepteur ne sont plus connectés. Arrêtez le système et rallumez-le. Trouvez la source de l'erreur de connexion (par exemple, hors de portée, piles faibles, antenne endommagée).
Schémas de programmation		
ou	Numérote (vert ou rouge) puis pause	Position actuelle du menu	Voir l'arbre de menu pour plus de renseignements.
x8	Vert rapide 8 fois	Réglage du menu accepté (sur SET)	
x8	Rouge rapide 8 fois	Menu SET invalide	Erreur d'utilisateur, comme la tentative de supprimer un modèle verrouillé.

CODES DU TÉMOIN LED DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 13.
Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 14 .
Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension	Un niveau constant de basse tension dans le récepteur déclenche le système de sécurité intégrée qui assure suffisamment d'énergie pour mettre la servo d'accélération au centre avant de perdre toute l'énergie.

ARBRE DE MENU

L'arbre de menu ci-dessous montre le système de navigation parmi les réglages et les fonctions du transmetteur TQi. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour entrer dans l'arbre de menu, puis effectuez les commandes suivantes pour naviguer au menu et faire des options.

MENU : Quand vous accédez à un menu, commencez toujours en haut. Appuyez sur MENU pour faire défiler l'arbre de menu. Quand vous avez atteint le fond de l'arbre, vous pouvez revenir en haut en appuyant encore une fois sur MENU.

SET : Appuyez sur SET pour vous déplacer à travers l'arbre de menu et faire des options. Lorsqu'une option est communiquée à la mémoire du transmetteur, le témoin DEL clignote en vert rapidement.

RETOUR : Appuyez sur MENU et SET en même temps pour remonter un niveau dans l'arbre de menu.

SORTIE : Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour sortir de la programmation. Les options que vous avez faites seront enregistrées.

ÉCHO : Maintenez le doigt appuyé sur SET pour activer la fonction « écho ». Écho vous ramène à position actuelle dans l'arbre de menu si vous vous égarez. Par exemple : Si votre position actuelle est Points limite du canal de direction, maintenez le doigt appuyé sur SET pour que le témoin DEL clignote deux fois en vert, une fois en vert, puis trois fois en rouge. L'écho ne change pas vos réglages ou votre position dans la séquence de programmation.

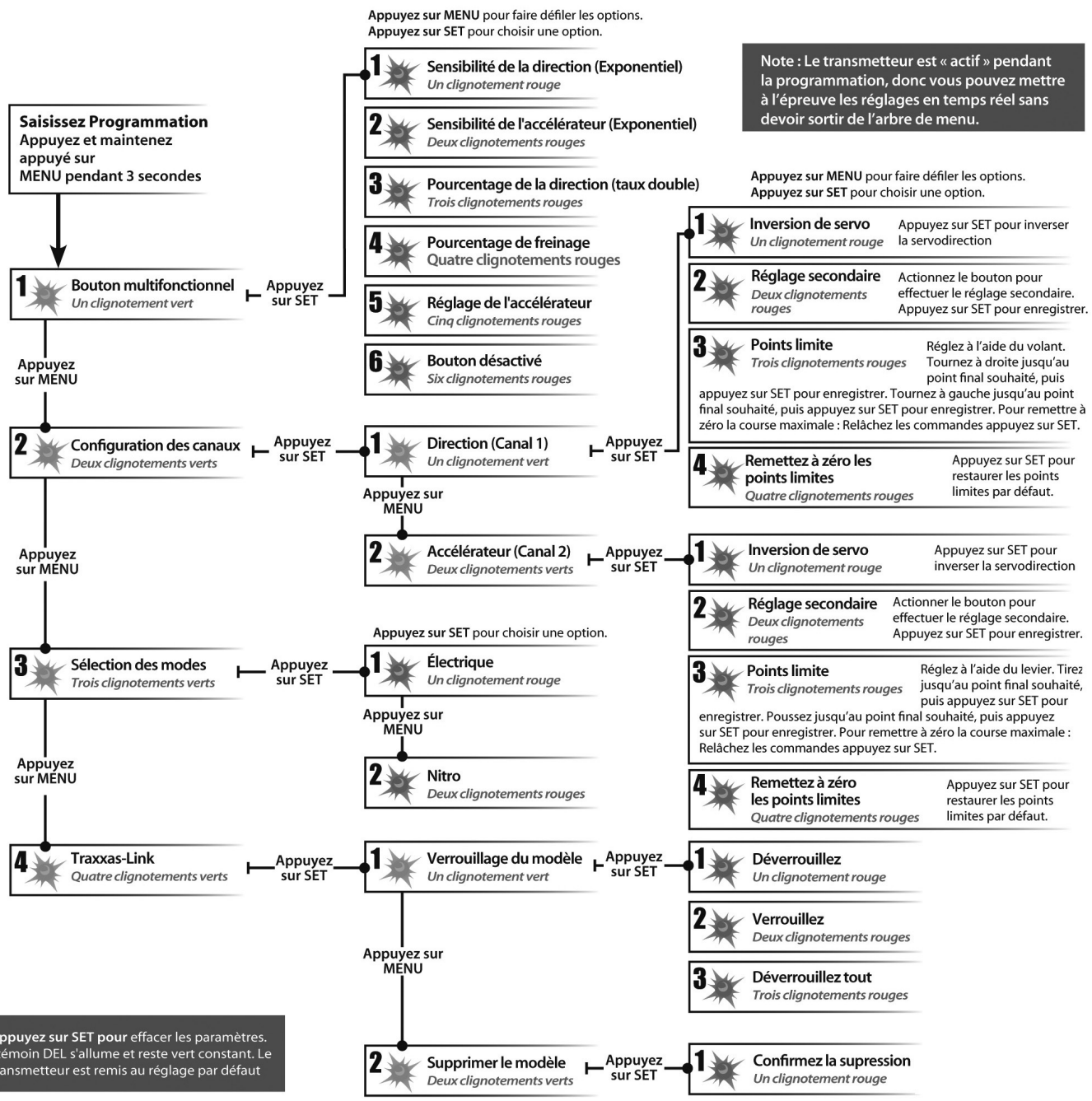
Voici un exemple de la façon d'accéder à une fonction dans l'arbre de menu. Dans l'exemple ci-dessous, l'utilisateur configure le bouton multifonctionnel en tant que commande de direction à taux double.

Comment régler le bouton multifonctionnel pour commander LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :

1. Allumez le transmetteur
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU jusqu'à ce que le témoin DEL s'allume en vert. Il clignotera à des intervalles simples.
3. Appuyez sur SET. Le témoin DEL rouge clignote à des intervalles simples pour indiquer que la direction à taux double a été sélectionnée.
4. Appuyez sur MENU deux fois. Le témoin DEL rouge clignote trois fois à plusieurs reprises pour indiquer que le pourcentage de la direction a été sélectionné.
5. Appuyez sur SET pour sélectionner. Le témoin DEL vert clignote 8 fois rapidement pour indiquer que la sélection a réussi.
6. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour retourner au mode de pilotage.

Restaurer les paramètres par défaut :

Transmetteur ARRÊTÉ	**Maintenez les doigts appuyés sur MENU et SET en même temps**	**Transmetteur ALLUMÉ**	**Relâchez MENU et SET** le témoin clignote d'une couleur rouge.	**Appuyez sur SET pour** effacer les paramètres. Le témoin DEL s'allume et reste vert constant. Le transmetteur est remis au réglage par défaut


Appuyez sur MENU pour faire défiler les options.
Appuyez sur SET pour choisir une option.
Saisissez Programmation
Appuyez et maintenez appuyé sur MENU pendant 3 secondes
1 Bouton multifonctionnel
Un clignotement vert
Appuyez sur SET
1 Sensibilité de la direction (Exponentiel)
Un clignotement rouge
2 Sensibilité de l'accélérateur (Exponentiel)
Deux clignotements rouges
3 Pourcentage de la direction (taux double)
Trois clignotements rouges
4 Pourcentage de freinage
Quatre clignotements rouges
5 Réglage de l'accélérateur
Cinq clignotements rouges
6 Bouton désactivé
Six clignotements rouges
Appuyez sur MENU
2 Configuration des canaux
Deux clignotements verts
Appuyez sur SET
1 Direction (Canal 1)
Un clignotement vert
Appuyez sur SET
Appuyez sur MENU pour faire défiler les options.
Appuyez sur SET pour choisir une option.
1 Inversion de servo
Un clignotement rouge
Appuyez sur SET pour inverser la servodirection
2 Réglage secondaire
Deux clignotements rouges
Actionnez le bouton pour effectuer le réglage secondaire. Appuyez sur SET pour enregistrer.
3 Points limite
Trois clignotements rouges
Réglez à l'aide du volant. Tournez à droite jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Tournez à gauche jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Pour remettre à zéro la course maximale : Relâchez les commandes appuyez sur SET.
4 Remettez à zéro les points limites
Quatre clignotements rouges
Appuyez sur SET pour restaurer les points limites par défaut.
Appuyez sur MENU
2 Accélérateur (Canal 2)
Deux clignotements verts
Appuyez sur SET
1 Inversion de servo
Un clignotement rouge
Appuyez sur SET pour inverser la servodirection
2 Réglage secondaire
Deux clignotements rouges
Actionner le bouton pour effectuer le réglage secondaire. Appuyez sur SET pour enregistrer.
3 Points limite
Trois clignotements rouges
Réglez à l'aide du levier. Tirez jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Poussez jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Pour remettre à zéro la course maximale : Relâchez les commandes appuyez sur SET.
4 Remettez à zéro les points limites
Quatre clignotements rouges
Appuyez sur SET pour restaurer les points limites par défaut.
Appuyez sur MENU
3 Sélection des modes
Trois clignotements verts
Appuyez sur SET
Appuyez sur SET pour choisir une option.
1 Électrique
Un clignotement rouge
Appuyez sur MENU
2 Nitro
Deux clignotements rouges
Appuyez sur MENU
4 Traxxas-Link
Quatre clignotements verts
Appuyez sur SET
1 Verrouillage du modèle
Un clignotement vert
Appuyez sur SET
1 Déverrouillez
Un clignotement rouge
2 Verrouillez
Deux clignotements rouges
3 Déverrouillez tout
Trois clignotements rouges
Appuyez sur MENU
2 Supprimer le modèle
Deux clignotements verts
Appuyez sur SET
1 Confirmez la supression
Un clignotement rouge

Note : Le transmetteur est « actif » pendant la programmation, donc vous pouvez mettre à l'épreuve les réglages en temps réel sans devoir sortir de l'arbre de menu.

Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. sur SET pour conf.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage						
Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. sur MENU pour conf.** Témoin clign. coul. rouge x2	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour comm. LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 2x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Bouton multifonctionnel réglé pour le POURCEN-TAGE DE FREINAGE (%)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 3x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x4)	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour L'ACCÉLÉRATEUR	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 4x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x5)	**App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	Régl. bouton multifonctionnel jusqu'à ce que DEL s'all. d'1 coul. verte constante.				
VERROUILLAGE du bouton multifonctionnel	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	**App. 5x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x6)	**App. sur SET pour verr.** DEL clign. coul. verte x8	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
INVERSER le sens de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. sur SET** pour inverser la servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
RÉGLAGE SECONDAIRE de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	**App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Tourn. volant** pour régl. course max. à gauche et à droite	**App. sur SET** pour enreg. chaque position	**Tourn. volant** pour mettre à l'épreuve les réglages	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOI-VENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 6-8
Remettre les POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (4x)	**App. sur SET** pour remet. points limites à 0	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
INVERSER le sens de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App; sur SET** pour invers. servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
RÉGLAGE SECONDAIRE de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	**App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Action. accélérateur** pour régl. niveau max. souhaité d'accélération/frein	**App. sur SET** pour enreg. Actionnez le levier pour mettre à l'épreuve	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOI-VENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 7-9
Remettre les POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	**App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x4)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		

FORMULES D'ARBRE DE MENU

Pour sélectionner les fonctions et régler le transmetteur TQ 2,4 GHz sans se référer à l'arbre de menu, allumez votre émetteur, trouvez la fonction dans la colonne gauche que vous souhaitez régler et suivez les étapes correspondantes.

MODEL RACING CAR
15 bis, avenue de la Sablière
Z.A.C. de la Sablière
94370 Sucy-En-Brie
France

Tél. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
Site : www.mrcmodelisme.com
E-mail : mrcfrance@mrcmodelisme.com

TRAXXAS MANUEL D'INSTRUCTIONS
RADIO TQ 2.4 GHZ

INTRODUCTION

Votre modèle inclus le dernier émetteur Traxxas TQ 2.4 GHZ avec la dernière technologie Traxxas Link.
Le design permettant une utilisation facile de l'émetteur fourni aux nouveaux venus à la radiocommande un pilotage agréable, ainsi que les compliments des utilisateurs expérimentés par le niveau professionnel des caractéristiques ou de toute autre personne désirant expérimenter les performances de son modèle.
Les commandes de direction et de puissance possèdent une fonction exponentielle réglable, butées réglables ainsi que sub-trims. Un dual rabe de direction et de frein est disponible. Nombreuses fonctions de haut niveau sont réglables grâce à un bouton multifonction qui peut être programmé pour contrôler différentes fonctions. Des instructions détaillées un menu arborescent inclus dans ce manuel vous aideront à comprendre les fonctions avancées de votre nouvel émetteur TQ 2.4GHZ. Informations additionnelles avec vidéo sur www.Traxxas.com

TERMINOLOGIE

S'il vous plait, prenez un instant pour vous familiarisez avec les termes concernant la radio et le système de propulsion. Ils seront utilisés au long de ce manuel. Des explications détaillées des fonctions avancées de votre nouvelle radio y sont présentes.

- 2.4 GHZ à étalement de spectre : Ce modèle est fourni avec la dernière technologie. Au contraire des systèmes AM et FM qui nécessite des quartz et sont sujets aux interférences, le système TQ 2.4 GHZ sélectionne automatiquement et verrouille une fréquence libre et offre une résistance supérieure aux interférences et parasites.

- BEC : Le système BEC peut se trouver aussi bien dans le récepteur que le variateur électronique. Ce circuit permet l'alimentation des servos et du récepteur à partir de la batterie de propulsion d'un modèle électrique. Cela évite l'utilisation séparée d'une batterie 4 AA pour alimenter le système radio.

- Moteur brushless (sans charbon) : Un moteur brushless à courant continu remplace le classique moteur à charbon et collecteur grâce à une électronique intelligente qui alimente alternativement les enroulements électromagnétiques pour provoquer la rotation. A l'opposé d'un moteur à charbon, le moteur brushless a des enroulements sur la périphérie du moteur et les aimants sont montés sur l'arbre rotor.

- Courant : Le courant est une mesure de débit au travers de l'électronique mesurée habituellement en ampère. Comparé à un tuyau d'arrosage c'est la quantité d'eau passant au travers de celui-ci.

- E.S.C. Variateur de vitesse électronique : Un variateur de vitesse électronique contrôle le moteur électrique du modèle. Le variateur VXL-6S marine utilise des composants fournissant un contrôle précis, digital et proportionnel de la puissance. Les variateurs électroniques sont plus efficaces que les variateurs mécaniques de sorte que les batteries durent plus longtemps. Un variateur électronique possède un circuit qui prévient de la perte de contrôle de la direction et des gaz lorsque la batterie se décharge.

- Bande de fréquence : Ce sont les fréquences utilisées par votre émetteur pour envoyer des signaux à votre modèle. Ce modèle utilise le 2.4 GHZ à étalement de spectre direct.

- KV : Les moteurs brushless sont repérés par leur KV. Le nombre de KV est égal à la vitesse de rotation du moteur sans charge sous une tension de 1 volt. Le KV augmente alors que le nombre d'enroulements du moteur diminue.
Lorsque le KV augmente, le courant consommé augmente aussi.

- LiPo : Abréviation de Lithium-Polymère. Les batteries de LiPo sont connues pour leur chimie qui permet une densité énergétique importante, de forts courants dans un volume compact. Ces batteries très performantes exigent une attention particulière. Pour utilisateurs confirmés seulement.

- MAH : Abréviation de milliampère heure. C'est une mesure de la capacité de la batterie. Plus le chiffre est grand, plus la batterie dure entre les recharges.

- Neutre servo : Position stable que le servo recherche lorsque les commandes de l'émetteur sont au neutre.

- NiCad : Abréviation pour Nickel-Cadmium, batteries des débuts du modélisme. Les Batteries NiCad peuvent fournir des courants importants, une forte capacité et être rechargées jusqu'à 1000 fois. De très bonnes procédures de charges sont nécessaires pour éviter l'effet mémoire qui réduit leur durée.

- NiMH : Abréviation pour Nickel-Métal hydride. Les batteries NiMH fournissent des courants importants et une meilleure résistance à l'effet mémoire. Elles ont généralement de plus grandes capacités que les batteries Ni-Cad. Elles peuvent subir 500 cycles de charge. Un chargeur delta Peak prévu pour batterie NiMH est nécessaire pour des performances optimum.

- Récepteur : Le boîtier radio se trouvant dans le modèle qui reçoit le signal de l'émetteur et le relaye vers les servos.

Résistance : La résistance mesure comment un objet résiste ou obstrue le courant passant au travers. Quand le débit est réduit, l'énergie est transformée en chaleur et est perdue. Le système d'alimentation est conçu pour réduire la résistance électrique donc les pertes en chaleur.

Rotor : C'est l'arbre principal du moteur brushless. Dans un moteur brushless, les aimants sont montés sur le rotor et les enroulements sont dans le carter.

Sensored (avec capteur) : Cela correspond à un type de moteur brushless qui utilise un capteur interne pour envoyer des retours d'informations du rotor vers le variateur. Le variateur VXL-6S est conçu pour des moteurs sensorless (sans capteur).

Sensorless (sans capteur) : Cela correspond à un type de moteur brushless qui utilise des commandes précises d'un variateur pour un fonctionnement régulier. Un câblage et capteur additionnel ne sont pas utilisés. Le variateur VXL-6S est optimisé pour une commande sensorless.

Servo : Boîtier motorisé dans votre modèle commandant la direction.

Solder tabs (contacts soudés) : Contacts externes accessibles qui permettent un remplacement aisé du câblage moteur.

Emetteur : Boîtier radio tenu en main qui envoie les instructions de direction et gaz au modèle.

Trim : Ajustement fin de la position neutre des servos qui s'effectue en réglant les boutons trim gaz et direction sur la face avant de l'émetteur.
Note : le bouton multi-fonction doit être programmé pour servir de trim de gaz.

Protection thermique : Le capteur de température utilisé dans le variateur VXL-6S détecte une surcharge et surchauffe du circuit de transistor. Si une température excessive est détectée, le capteur coupe automatiquement pour éviter des dommages à l'électronique.

www.mrcmodelisme.com

Système radio à 2 canaux : Le système radio TQ constitué par un récepteur, un émetteur et les servos utilise 2 canaux, un commande les gaz, l'autre la direction.

Voltage (tension) : C'est une mesure de différence de potentiel entre 2 points par exemple le positif et le négatif d'une batterie. En reprenant l'analogie avec le tuyau d'arrosage, le voltage correspond à la pression de l'eau dans le tuyau.

PRECAUTIONS IMPORTANTES POUR LA RADIOCOMMANDE

Pour une portée maximum, tenir l'émetteur de sorte à avoir une antenne verticale. L'antenne de l'émetteur peut être orientée pour obtenir cette verticalité.

Ne pas plier le fil d'antenne récepteur, cela peut réduire la portée.

Ne pas couper le fil d'antenne récepteur, cela réduit la portée.

Déplier l'antenne dans le modèle autant que possible pour une portée maximale. Il n'est pas nécessaire de déplier l'antenne hors du modèle mais enrouler l'antenne sur elle-même est interdit.

Ne pas dérouler l'antenne hors du modèle sans la protection d'un tube d'antenne, sinon celle-ci peut être endommagée ou coupée réduisant la portée. Toujours protéger l'antenne dans un tube pour éviter les dommages.

Votre modèle est équipé avec le nouvel émetteur Traxxas 2.4 GHZ avec Traxxas Link

EMETTEUR TQ 2.4GHZ

Antenna	Antenne
Mutlifonction knob	Bouton multifonction
Steerin trim	Trim de direction
Throtter trigger	Commande des gaz
Power switch	Interrupteur on/off
Battery compatiment	Logement des piles
Red/green status led	Led d'état vert/rouge
Menu button	Bouton menu
Set button	Bouton set
Steering wheel	Volant
Throttle netral adjust	Réglage du neutre de la commande de gaz

INSTALLATION DES PILES DANS L'EMETTEUR

Votre émetteur TQ nécessite 4 piles AA.
Le logement piles se trouve dans la base de votre émetteur.
Appuyer sur la languette.

1-Enlever le capot du logement piles en appuyant sur la languette et soulevant le capot.
2-Placer les piles en respectant l'orientation indiquée dans le logement.
3-Réinstaller le capot et le verrouiller.
4-Allumer l'émetteur et vérifier la led d'état qui doit être verte et brillante.

Si la led d'état clignote rouge, les piles sont déchargées, ou mal installées. Remplacer l'ensemble par des piles neuves. Le voyant d'indication d'alimentation n'indique pas le niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Se référer à la table des codes led de l'émetteur (page 25) pour plus d'informations.

www.mrcmodelisme.com

SYSTEME DE RADIOCOMMANDE TQ 2.4GHZ
REGLES POUR LA RADIO TQ

-Toujours allumer votre émetteur TQ 2.4 GHZ en premier et éteindre en dernier. Cette procédure évite à votre modèle de recevoir des signaux d'un autre émetteur et d'en perdre le contrôle.
Votre modèle possède un fail-safe électronique pour éviter ce type de problème, mais la meilleure protection contre un démarrage intempestif du modèle est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.

-Toujours utiliser des piles neuves ou des accus fraîchement rechargés. Des batteries faibles limitent le signal entre le récepteur et l'émetteur. La perte du signal peut causer la perte du modèle.

-Afin de permettre un appairage de l'émetteur et du récepteur, le récepteur doit être allumé dans les 20 secondes suivant l'allumage de l'émetteur. La led de l'émetteur clignote rouge rapidement indiquant un défaut d'appairage. Si vous n'avez pas réussi l'appairage, éteignez l'émetteur et recommencez.

-Toujours allumer l'émetteur avant de brancher les batteries.

REGLAGES BASIQUES DE LA RADIO TQ 2.4GHZ

Ajustement du neutre des gaz :
Le réglage du neutre des gaz est situé sur la face avant de l'émetteur et contrôle le débattement avant/arrière de la gâchette des gaz. Changez le réglage en appuyant sur le bouton et en le glissant sur la position désirée. Il y a 2 positions possibles.
50/50 déplacements égaux en avant et en arrière.
70/30 permet un déplacement 70% en avant et 30% en arrière.

Note : nous vous recommandons fortement de garder les réglages d'usine avant que vous ne soyez familier avec tous les réglages et capacités de votre modèle. Pour changer le réglage du neutre des gaz, éteignez votre émetteur d'abord. Vous devez reprogrammer votre variateur pour qu'il reconnaisse la position 70/30 (voir page 16).

Trim de direction :
Le trim électronique de direction situé sur la face avant de l'émetteur règle le neutre (centre) du canal de direction.

Bouton multifonction (MFB) :
Il peut être programmé pour contrôler un certain nombre de fonctions variées. D'usine le MFB contrôle la sensibilité de la direction connue habituellement sous le nom d'exponentielle. Lorsque le bouton est tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (à fond à gauche), il n'y a pas d'expo et de la sensibilité de la direction est linéaire (réglage habituellement utilisé). En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, on ajoute de l'expo et diminue la sensibilité de la direction symétriquement à droite et à gauche du centre. Pour plus de détail voir page 15.

UTILISATION DE LA RADIO TQ 2.4GHZ

La radio TQ 2.4GHZ a été préréglée en usine. Le réglage doit être contrôlé avant d'utiliser le modèle au cas où celui-ci aurait changé durant le transport, voilà comment :

1-Allumez l'émetteur, la led d'état doit être verte fixe (pas de clignotement)
2-Poser le modèle sur son ber (fourni).Assurez-vous que vos mains soient hors du champ des pièces en mouvement. Eloignez vos doigts et autres objets de l'hélice.
3-Connectez les batteries sur le variateur : cela arme le variateur.
4-Tournez le volant sur l'émetteur et vérifiez le débattement du servo de direction. Assurez-vous que la tringlerie est libre, ne plie pas ou est détachée. Si la direction se déplace lentement, vérifier si les batteries sont faibles.
5- En regardant l'arrière du modèle vu du dessus, la direction (gouvernail) doit être droite (centrée). Si le gouvernail est décentré, agir sur le trim de l'émetteur pour le recentrer.
6- Appuyer doucement sur la gâchette des gaz pour vous assurer que vous avez marche avant et marche arrière

www.mrcmodelisme.com

et que le moteur s'arrête quand vous relâchez la gâchette.
Attention : ne pas mettre plein gaz avant et arrière.
7- Une fois vos réglages effectués, éteignez le récepteur et le modèle en débranchant les batteries, ensuite éteignez l'émetteur. Eteignez l'émetteur toujours en dernier.

Test de portée de la radio :

Avant chaque utilisation de votre modèle, vous devez effectuer un test de portée en vous assurant que cela fonctionne correctement.

1-Allumez l'émetteur et vérifiez son fonctionnement comme précédemment.
2-Ayez un ami qui surveille le modèle. **Assurez-vous que ses mains et ses vêtements sont éloignés des pièces tournantes du modèle.**
3-Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit verticale et éloignez-vous du modèle avec l'émetteur jusqu'à ce que vous atteigniez la distance la plus grande à laquelle vous souhaitez piloter votre modèle.
4-Actionnez doucement les commandes du modèle pour être sûr que le modèle répond correctement.
5-N'essayez pas de piloter votre modèle s'il y a un problème de radio ou une interférence à l'endroit où vous êtes.

Des vitesses plus élevées exigent des distances plus grandes :
Plus élevée est la vitesse de votre modèle, plus rapidement vous atteindrez les limites de portée de votre radio. A 80 km/h votre modèle parcoure environ 25 m par seconde. C'est excitant, mais gardez votre modèle dans les limites. Si vous désirez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximum, votre meilleure position est au centre de l'espace de déplacement, pas vers l'extrémité. En plus d'optimiser la portée de la radio, cette technique vous permet de garder le modèle plus près de vous, améliorant ainsi sa visibilité et son contrôle.

Appairage d'une radio TQ 2.4GHZ :

Pour fonctionner, l'émetteur et le récepteur doivent âtre appairés électroniquement. **Cela a déjà été effectué en usine.** Si vous avez besoin de réappairer votre système ou d'appairer un nouveau récepteur, suivez les instructions indiquées. Note : Le récepteur doit être alimenté par une batterie de 4.8 -6 volts pour l'appairage et la distance entre l'émetteur et le récepteur doit être inférieurs à 1.5 m.

1-Appuyer et maintenir le bouton SET de l'émetteur pendant que vous l'allumez. La led de l'émetteur doit clignoter rouge lentement.

2-Appuyer et maintenir le bouton LINK du récepteur pendant que vous l'allumez.

3-Lorsque les leds de l'émetteur et du récepteur deviennent vert fixe, l'appairage est effectué et le système prêt à l'utilisation. Assurez-vous que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Sensibilité de la direction (Exponentiel) :

Le bouton multifonction sur l'émetteur TQ 2.4GHZ a été programmé pour contrôler la sensibilité de la direction (comme sous le nom : Exponentiel). Le réglage standard de sensibilité est « normal » (exponentiel zéro) avec le bouton sur la gauche de sa course. Ce réglage fournit une réponse linéaire du servo. Le mouvement du servo de direction correspond exactement avec le déplacement du volant de l'émetteur.
En tournant le bouton dans le sens horaire, l'exponentiel négatif se produit en diminuant la sensibilité de la direction rendant le servo moins sensible autour du neutre et plus sensible vers les extrémités de sa course. Plus vous tournez le bouton, plus le changement sera prononcé sur le débattement du servo. Le terme « exponentiel » vient de cet effet : le débattement du servo change exponentiellement par rapport au déplacement du volant. L'effet de l'exponentiel est indiqué en pourcentage. Plus le pourcentage est grand, plus l'effet est important. Les illustrations expliquent le fonctionnement.

Sensibilité de direction normale (0% exponentiel) :

Dans ce schéma, le déplacement du servo de direction (et par conséquent celui du gouvernail) correspond exactement à celui du volant. Les débattements ont été augmentés à des fins d'illustration et compréhension.

Sensibilité de direction diminuée (exponentiel négatif) :

En tournant le bouton multifonction dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de la direction sera

www.kartmodelisme.com

diminuée. Remarquez qu'un débattement assez important du volant provoque un déplacement plus faible du servo. Plus vous tournez le bouton, plus l'effet apparaît.

Une sensibilité de direction diminuée est utile lorsque vous pilotez des modèles à hautes vitesses ou lorsque vous désirez une direction moins agressive. Les débattements ont été augmentés à des fins d'illustration et de compréhension.

Essayez ! Testez différentes valeurs d'exponentiel. Il est facile de revenir à zéro si vous n'aimez pas l'effet obtenu. Il n'y a pas de mauvaise manière de régler votre exponentiel. Le bon réglage est celui qui vous convient en vous permettant un pilotage aisé de votre modèle.

INSTALLATION DE L'ANTENNE

L'antenne du récepteur est installée en usine. L'antenne est sécurisée avec une vis de 3x4 mm.
Pour démonter le tube, desserrer la vis avec la clé allen 1.5 mm fournie.
Lors de la remise en place de l'antenne, insérer le fil de l'antenne dans le tube jusqu'à ce que l'extrémité blanche du fil atteigne le bout su tube sous le capuchon noir. Mettre le tube dans son support en s'assurant que le fil d'antenne passe dans la fente du support. Ensuite, vissez la vis avec la clé allen 1.5 mm jusqu'à ce que le tube soit en place. Ne pas trop serrer. Ne pas plier ou coincer le fil d'antenne. Ne pas raccourcir le tube d'antenne.

Pour éviter des pertes de portée radio :
-ne pas couper ou pincer le fil d'antenne,
-ne pas couper le bout métallique,
-ne pas couper ou plier l'extrémité blanche après la partie métallique.

GUIDE DE REGLAGES AVANCES POUR RADIO TQ 2.4GHZ

Votre émetteur Traxxas possède un bouton multifonction programmable qui peut être utilisé pour commander différentes fonctions avancées de l'émetteur (réglé d'usine sur sensibilité de la direction voir page 15). L'accès au menu de programmation s'effectue à l'aide des boutons MENU et SET de l'émetteur et en contrôlant les signaux d'une led. Un menu arborescent se trouve page 26. Essayez les différents réglages pour voir s'ils augmentent les qualités de votre pilotage.

Sensibilité des gaz (exponentiel des gaz) :

Le bouton multifonction peut commander la sensibilité des gaz. Cette fonction travaille de la même manière que la sensibilité de direction décrite (page 15) mais les effets ont lieu sur la canal des gaz. Seule la marche AVT est réglable, le frein et la marche ARR restent linéaires quelques soit le réglage de sensibilité des gaz.

Pourcentage de direction (Dual rate-double débattement) :

Le bouton multifonction peut commander la valeur (pourcentage) du débattement de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens horaire à fond donnera un débattement maxi de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire diminue le débattement de la direction.
Note: Tourner le bouton sens anti-horaire au maxi donne un débattement nul.
Soyez informés que les réglages de butées définissent un débattement maxi. Si vous réglez le pourcentage à 100% en agissant sur le bouton multifonction, le servo se déplacera jusqu'à la butée mais ne la dépassera pas. De nombreux pilotes règlent les doubles débattements de sorte qu'ils aient suffisamment de direction nécessaire à des virages serrés, rendant le pilotage du modèle plus facile durant le reste de la course. Réduire le débattement de la direction peut être utilise pour conduire des véhicules sur surface accrocheuses ou limiter la direction en course ovale ou les grands débattements de direction ne sont pas nécessaires.

Trim des gaz :

En programmant le bouton multifonction en tant que trim de gaz, cela vous permet de régler le neutre des gaz pour éviter un freinage ou une accélération lorsque la gâchette des gaz est au neutre. Votre émetteur est protégé contre les changements du neutre de gaz accidentel pour éviter les départs imprévus. Voir le bandeau latéral.

www.rcmodelisme.com

Subtrim de direction et des gaz :
La fonction subtrim est utilisée pour régler avec précision le neutre du servo de direction et de gaz au cas ou le réglage avec le bouton de trim ne règle pas le neutre complètement. Lorsqu'il est choisi, le subtrim permet un réglage plus fin de l'arbre de sortie du servo afin de régler le neutre.
Mettre toujours le bouton de trim de direction avant d'effectuer si besoin un réglage final avec le subtrim. Si le trim de gaz a été précédemment modifié, le bouton de trim de gaz doit être remis à zéro avant le réglage final utilisant le subtrim.

Butées de direction et des gaz :
L'émetteur TQ 2.4GHZ vous permet de choisir les butées de débattement des servos indépendamment pour le débattement droit ou gauche du servo de direction ou bien pour le débattement gaz ou frein pour le servo de gaz. Cela vous permet des réglages fins évitant de forcer sur les tringleries que ce soit de direction ou de gaz (sur les véhicules nitro) en dépassant les limites mécaniques. Les réglages de butées choisis représentent le débattement maxi. Le pourcentage de direction (dual rate) ou de gaz ne surpassera jamais les butées.

Verrouillage :
Une fois que vous avez effectué tous vos réglages et qu'ils vous conviennent, vous pouvez déconnecter le bouton multifonction de sorte qu'aucun de nos réglages ne soient changés. Cela est pratique si vous possédez de nombreux modèles avec un seul émetteur au travers du Traxxas Link.

Réglages multiples et bouton multifonction :
Il est important de remarquer que les réglages effectués avec le bouton multifonction s'empilent les uns sur les autres. Par exemple, si vous assignez au bouton multifonction le réglage de pourcentage de direction et lui donnez la valeur 50% et qu'ensuite, réassignez le bouton multifonction à la sensibilité de direction. L'émetteur aura en mémoire le réglage de pourcentage de direction. Les réglages que vous allez faire en sensibilité de direction seront appliqués aux 50% de réglage de pourcentage de direction effectués précédemment ; c'est pourquoi « déconnecter » ce bouton multifonction évite de faire d'autres réglages mais le dernier réglage du bouton multifonction reste valide.

Pourcentage du frein (dual rate) :
Les bateaux radiocommandés ne possèdent pas de frein puisque la résistance naturelle de l'eau ralenti et arrête le bateau lorsque les gaz sont coupés. Cependant si vous utilisez votre émetteur TQ 2.4 GHZ avec une voiture ou un camion, vous pourriez être sûr de l'utilité du pourcentage de frein. Réglé sur le pourcentage de frein, le bouton multifonction contrôle la quantité de frein appliquée par le servo gaz/frein dans un modèle nitro. Les modèles électriques n'ont pas de servo gaz/frein mais la fonction pourcentage de frein fonctionne de la même manière dans les modèles électriques.
En tournant le bouton multifonction à fond sens horaire donnera le débattement maxi de frein.
En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire réduit le débattement du frein.
NOTE : En tournant le bouton à fond en sens anti-horaire, l'action de freinage est éliminée.

TRAXXAS LINK
Le Traxxas Link est un système exclusif et breveté sur les émetteurs TQ 2.4GHZ. A chaque fois qu'un émetteur est appairé à un nouveau récepteur il garde en mémoire le récepteur ainsi que tous les réglages assignés à ce récepteur. Lorsque l'émetteur et un récepteur déjà appairé sont allumés, l'émetteur automatiquement rappelle les réglages associés à ce récepteur. Il n'y a pas besoin de sélectionner un modèle dans une liste mémorisée.

Verrouillage de modèle :
Le système Traxxas Link peut mémoriser jusqu'à 20 modèles (récepteurs). Si vous appairez un 21ème récepteur, le système Traxxas Link va annuler le récepteur le plus vieux de sa mémoire. En d'autres termes, le modèle que vous utilisiez depuis le plus longtemps est annulé. En activant le verrouillage de modèle, vous verrouillez le modèle en mémoire de sorte qu'il ne puisse être annulé.
Vous pouvez aussi appairer plusieurs émetteurs Traxxas Link au même modèle rendant possible de prendre n'importe quel émetteur et n'importe quel modèle déjà appairé de votre collection, les allumer et piloter. Avec le système Traxxas Link, pas besoin de se souvenir quel émetteur convient à quel modèle et il n'est pas besoin de choisir un modèle dans une liste en mémoire. L'émetteur et le récepteur le font pour vous automatiquement.

www.komarcmodelisme.com

Activation du verrouillage de modèle :
1-Allumez l'émetteur et le récepteur que vous désirez verrouiller.
2-Appuyer et maintenir le bouton MENU – relâchez quand la led d'état clignote vert.
3-Appuyer sur le bouton menu 3 fois, la led d'état clignote vert 4 fois de manière continue.
4-Appuyer sur le bouton SET, la led d'état clignote vert en flashant.
5-Appuyer une fois sur SET, la led d'état clignote rouge une fois de manière continue.
6-Appuyer une fois sur MENU, la led d'état clignote rouge 2 fois de manière continue.
7-Appuyer sur SET, la led d'état clignote rapidement en vert. La mémoire est maintenant verrouillée.
Appuyer sur MENU et SET pour revenir en mode pilotage.
NOTE : Pour déverrouiller une mémoire, appuyer sur SET 2 fois comme à l'étape 5-, la led clignote vert rapidement pour signifier que le modèle est déverrouillé.
Pour déverrouillez tous les modèles, appuyer sur MENU 2 fois comme à l'étape 6- et appuyer sur SET.

Pour annuler un modèle :
Vous pouvez avoir envie d'annuler un modèle que vous n'utilisez plus et l'effacer de la mémoire.
1-Allumez l'émetteur et le récepteur que vous désirez annuler.
2-Appuyer et maintenir le bouton MENU, relâchez quand la led d'état clignote vert ;
3-Appuyer sur le bouton MENU 3 fois, la led d'état clignote vert 4 fois de manière continue.
4-Appuyer sur SET 1 fois la led d'état clignote vert 1 fois de manière continue.
5-Appuyer sur MENU 1 fois la led d'état clignote vert 2 fois de manière continue.
6-Appuyer sur SET, la mémoire est maintenant sélectionnée pour être annulée. Appuyer sur SET pour annuler le modèle. Appuyer et maintenir le bouton MENU pour retourner en mode pilotage.

Failsafe :
Le système de radio Traxxas est équipé d'une fonction failsafe intégrée qui positionne les gaz sur la dernière position neutre en cas de perte de signal. La led sur l'émetteur et le récepteur clignotera rouge rapidement.

Codes Led de l'émetteur :

Couleur	Code	Indication	Remarques
O	Vert fixe	Mode de pilotage normal	Voir page comment utiliser votre radiocommande
X O	Rouge clignotant lent	Mode appairage	Voir page informations sur l'appairage
X X	Vert clignotant rapidement	Mode de recherche du trim de gaz	Tourner le bouton multifonction à droite ou à gauche jusqu'à ce que le Led arrête de flasher
X	Rouge clignotant moyen	Alarme de batterie faible	Mettez de nouvelles batteries dans votre émetteur
X X	Rouge clignotant rapide	Problème de transmission – erreur	L'émetteur et le récepteur ne sont plus appairés. Arrêtez le système et rallumez pour reprendre un fonctionnement normal. Rechercher la source du problème de transmission (hors de portée batterie faible, antenne endommagée)

Codes de programmation :

Couleur	Code	Indication	Remarques
X ou X	Décompte ou chiffre rouge ou vert puis arrêt	Position actuelle du menu	Voir l'arborescence du menu pour plus d'informations
X x 8	8 clignotants vert rapide	Validation menu	
X x 8	8 clignotants rouge rapide	Menu set invalide	Erreur utilisateur comme essayer d'annuler un modèle verrouillé

www.mrcmodelisme.com

Codes Led du récepteur :

Couleur	Code	Indication	Remarques
o	Vert fixe	Mode de pilotage normal	Voir la page comment utiliser votre radiocommande
x o	Rouge clignotant lent	Mode appairage	Voir la page informations sur l'appairage
x x	Rouge clignotant moyen	Fail Safe détection de tension faible	Tension d'alimentation faible du récepteur mais suffisant pour remettre au neutre le servo des gaz avant perte totale de puissance

MENU ARBORESCENT

Le menu arborescent ci-dessous montre comment naviguer dans les différents réglages et fonction de l'émetteur TQ 2.4GHZ. Appuyer et maintenir la touche MENU pour entrer dans l'arborescence et utilisez les commandes suivantes pour naviguer dans le menu et sélectionner les options.

MENU : Lorsque vous entrez dans un menu, vous commencez toujours par le haut. Appuyer sur MENU pour descendre dans le menu. Lorsque vous êtes en bas du menu, appuyer sur MENU vous renvoie en haut.

SET : Appuyer sur SET pour vous déplacer en travers de l'arborescence et sélectionner les options. Lorsqu'une option est confiée à la mémoire de l'émetteur, la led d'état clignote vert rapide.

BACK : Appuyer sur MENU et SET en même temps pour revenir en arrière d'un niveau.

EXIT : Appuyer et maintenir MENU pour sortir de la programmation. Les options sélectionnées sont mémorisées.

ECHO : Appuyer et maintenir SET pour activer la fonction « écho ». Echo vous rappelle votre position dans le menu arborescent si vous avez perdu votre position.

Par exemple si votre position actuelle est « butées de direction », en maintenant SET, la led va clignoter vert 2 fois, vert 1 fois et rouge 3 fois. Echo ne modifie pas vos réglages ou change votre position dans la séquence de programmation.

Voici un exemple de comment accéder à une fonction dans le menu. Par exemple, l'utilisateur est en train de programmer le bouton multifonction pour servir de commande de dual rate de direction.

Pour mettre le bouton multifonction en tant que commande de dual rate de direction (%).
1-Allumer l'émetteur.
2-Appuyer et maintener MENU jusqu'à ce que le led verte clignote 1 fois.
3-Appuyer sur SET, la led rouge clignote 1 fois signalant que STERRING DUAL RATE a été sélectionné.
4-Appuyer sur MENU 2 fois, la led rouge clignote 3 fois de manière continue signalant que STEERING PERCENTAGE a été sélectionné.
5-Appuyer sur SET pour valider. La led verte clignote 8 fois pour indiquer la validation.
6-Appuyer et maintenir MENU pour retourner en mode pilotage.

Restauration des réglages usine :
Emetteur sur arrêt.
Appuyer sur MENU et SET à la fois et maintenez-les.
Allumer l'émetteur, la led rouge clignote.
Appuyer sur MENU 1 fois, la led clignote 2 fois de manière continue.
Appuyer sur SET pour annuler les réglages, la led devient vert fixe.
L'émetteur est retourné à ses réglages d'origine.

www.rcmodelisme.com

NOTE : L'émetteur émet durant la programmation de sorte que vous pouvez contrôler vos réglages en temps réel sans avoir à sortir du menu arborescent.

Réglage du bouton multifonction en tant que commande de sensibilité de direction (EXPO).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de sensibilité de gaz (EXPO).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de dual rate de direction (%).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de pourcentage de frein (%).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de trim de gaz.
Verrouillage du bouton multifonction.
Inversion du sens de rotation du servo de direction.
Réglage du subtrim du servo de direction.
Réglage des butées du servo de direction.
Réinitialisation des butées du servo de direction.
Inversion du sens de rotation du servo de gaz.
Réglage du subtrim du servo de gaz.
Réglage des butées du servo des gaz.
Réinitialisation des butées du servo des gaz.

www.mrcmodelisme.com